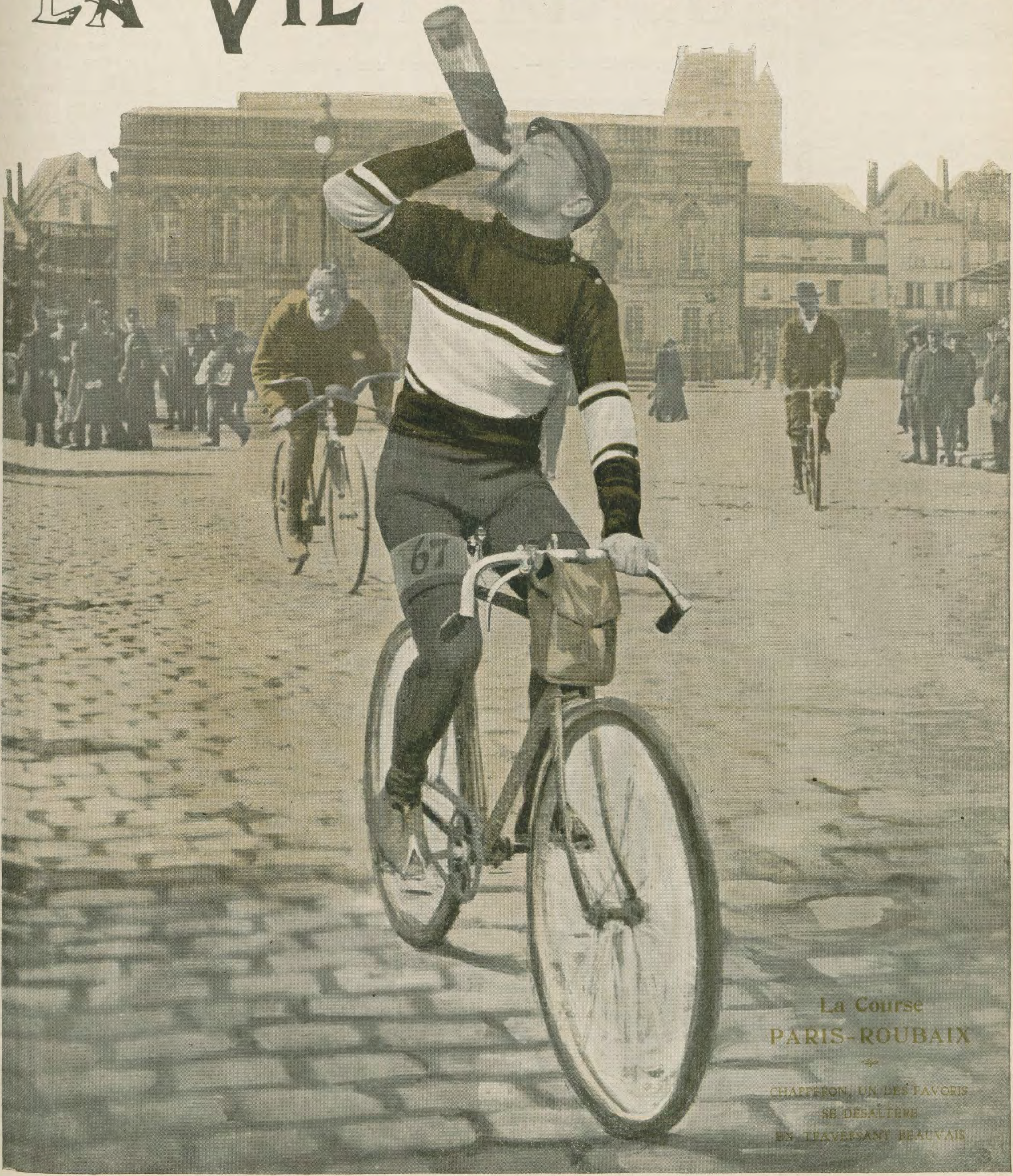
N° 291. — 7e Année.
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs: H. PÉRIGNON

7 Avril 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR



La Course
PARIS-ROUBAIX

CHAPPERON, UN DES FAVORIS
SE DÉSALTÈRE
EN TRAVERSANT BEAUVAIS

Pierre Lafitte & Cie, éditeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris

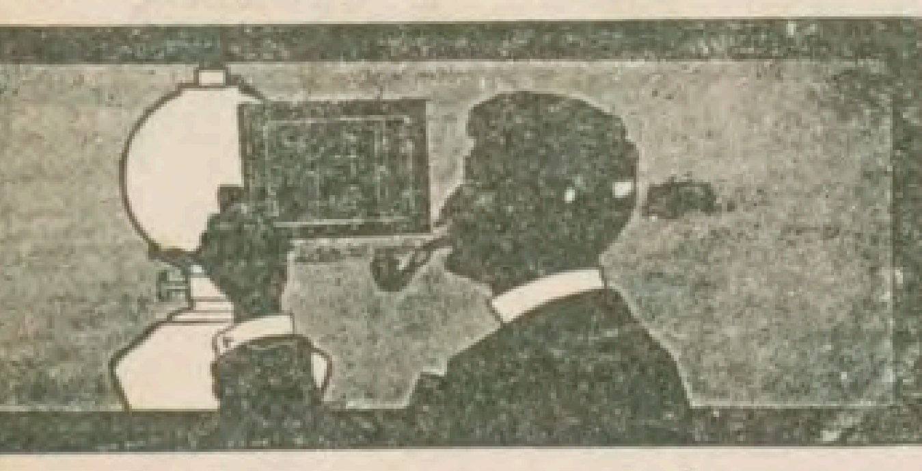
152 kilom. à l'heure. Paris-Roubaix. Les Canots à Monaco. Le Prix du Président de la République à Auteuil. Au Parc des Princes

KODAK · KODAK

KODAK KODAK KODAK KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE



TOUTES LES LUMIÈRES
SONT BONNES POUR IMPRIMER
DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN
(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ
EASTMAN KODAK

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK

KODAK KODAK KODAK KODAK

COLLECTIONNEURS D'AFFICHES
Envoyez votre adresse à CAMUS.43. Rue de Turenne. Paris

Orléans — Loiret
P. MÈRE DE CHANTILLY
Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boîteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

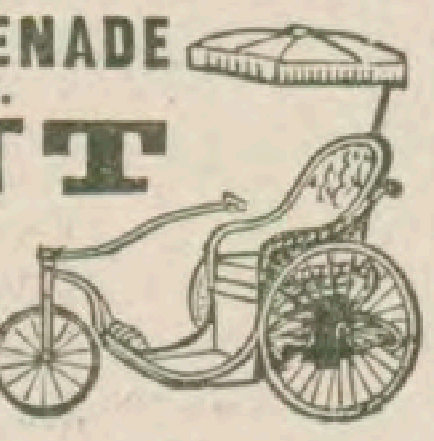
EMBROCATION MÉRÉ
Dite ***Trésor du Sportsman***.
Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL } 3 fr. la Boîte

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.



DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig

NOUILLES & MACARONIS
FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg — PARIS

E. MEZIDON
146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS
SOYONS PRUDENTS
La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux et amusants. — Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.
Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPEDITIONS *sans marque extérieure*
CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

Demandez le Catalogue

GLADIATOR

Envoyé gratuitement — Agents dans toute la France

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

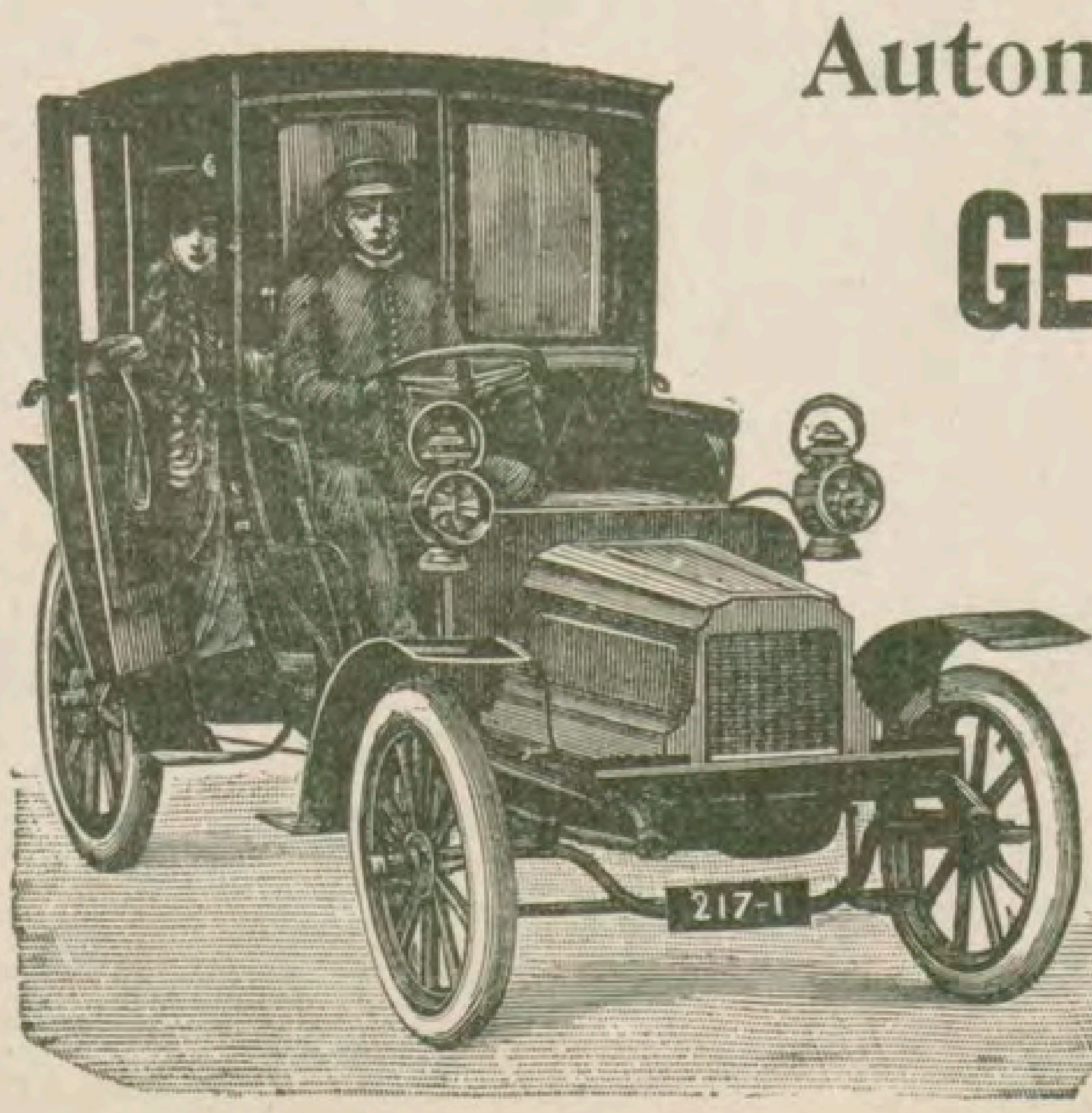
En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson ***alcaline*** *et* ***gazeuse***
2 fr. le flacon de 100 Comprimés. — EXIGER LA MARQUE : **VICHY-ÉTAT**

ERNEST LOSTE livre de suite
Les 12-Chevaux BAYARD
Voir aux Petites Annonces la liste des Voitures d'occasion disponibles.
A. CLÉMENT, Constructeur
VENTE - ACHAT - ECHANGE
37, RUE BRUNEL, PARIS — Téléphone 555-43

LES CÉLÈBRES
VOITURES & MOTEURS
MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :
20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX
Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif.
Téléphone : 549-77



Automobiles
GEORGES-RICHARD-BRASIER
23, Avenue de la G^{de}-Armée, 23
TÉLÉPHONE
547-17
524-95
PARIS

PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours de dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 60 dragées est expédié franco par le* **LABORATOI** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 1
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAI
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

La
Maison EYQUEM,
191, Boulevard Péreire,
PARIS
pourra vous livrer à partir de 25 fr. des appareils reproduisant à mille exemplaires l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.

Fabrique de Papiers cirés

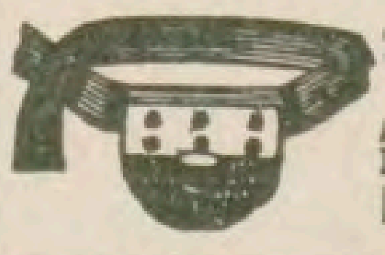
IMPRIMEZ VOUS-MÊME
EYQUEM

APPAREILS EXTRA-RAPIDES
Pour imprimer sans préparation et en noir
les Circulaires, Convocations, etc.
TÉLÉPH : 508-77

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

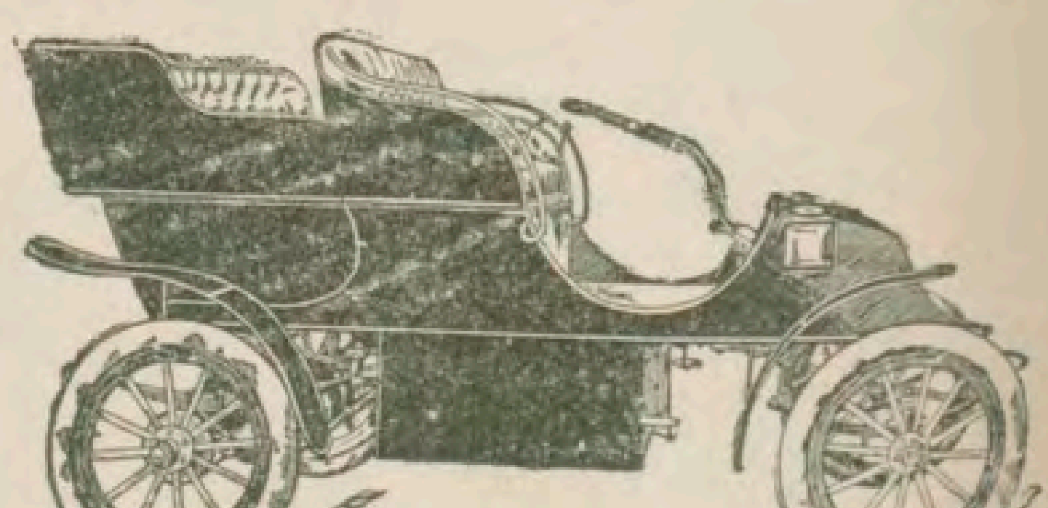
MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité
Visite facile
Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout
CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**
102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX
239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS



SUSPENSOIR MILLERE
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIE
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICE
LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel, PAR

LA VOITURE
DE L'AVENIR
la plus pratique, la plus simple
et la plus économique, c'est
L'ÉLECTRIQUE
Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes
ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

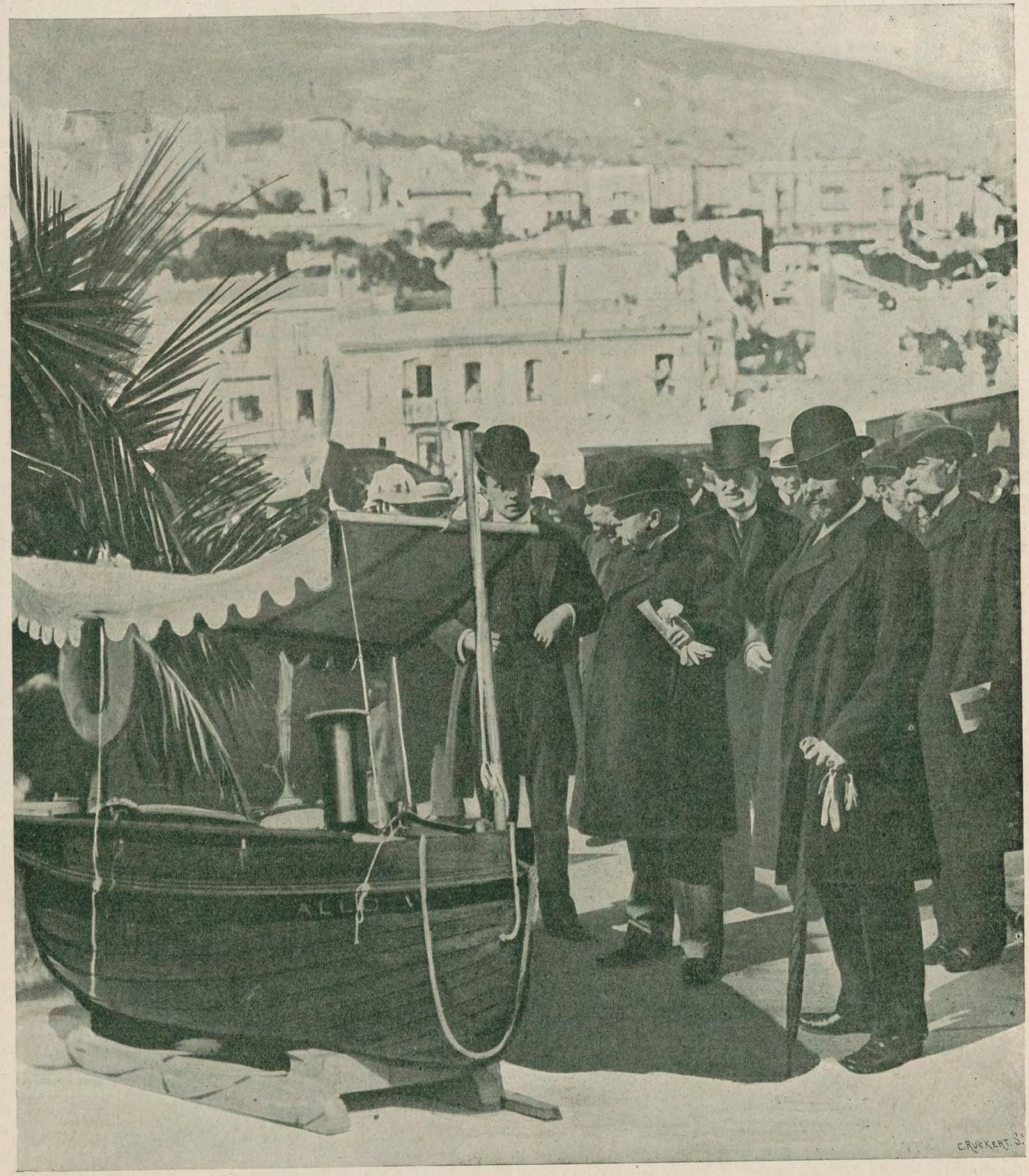
Paris et Départements....	16 fr.
Etranger.............	20 fr.

7 Avril 1904. — N° 291

Rédaction et Administration : 9. Avenue de l'Opera, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

Pages de Couverture, la ligne.	1 fr. 50
La Page..............	600 fr.
Encartage............	500 fr.



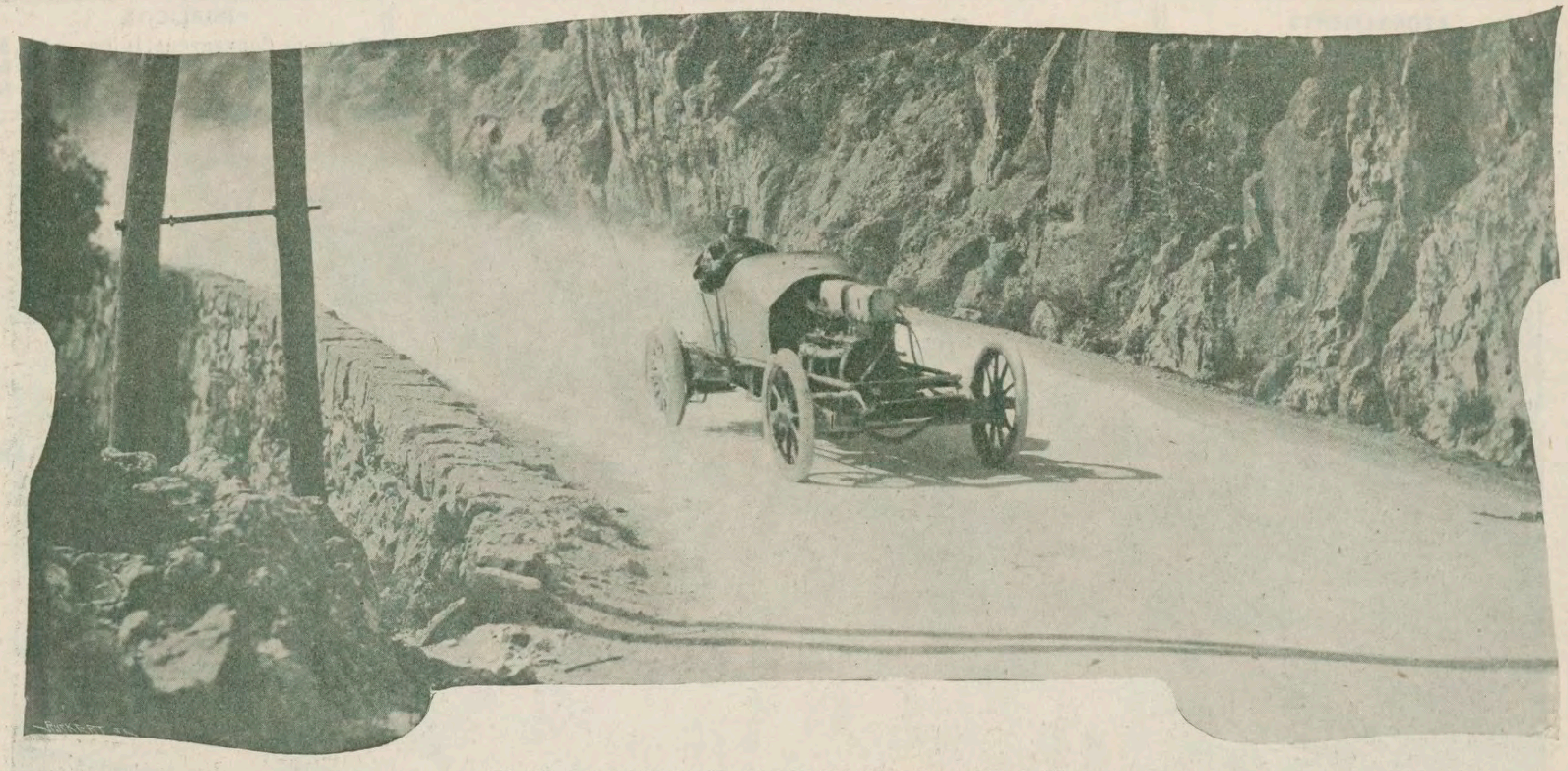
M. Georges Prade. M. Camille Blanc. S. A. S. le prince Albert Ier.

LES CANOTS AUTOMOBILES A MONACO
L'INAUGURATION DE L'EXPOSITION PAR S. A. S. LE PRINCE ALBERT Ier

En venant inaugurer l'Exposition de Canots automobiles de Monaco, S. A. S. le prince Albert Ier, véritable fanatique de la navigation et de la mer, a consacré officiellement cet important et intéressant meeting automobile organisé par l'International Sporting Club et dont l'idee est celle de ce grand et généreux sportsman, M. Camille Blanc. Notre photographie represente le prince Albert Ier au cours de sa visite à l'Exposition, arrête devant Allo V, *le plus petit canot exposé (2 m. 02).*

(Voir l'article page 270.)

Le Meeting automobile de Nice



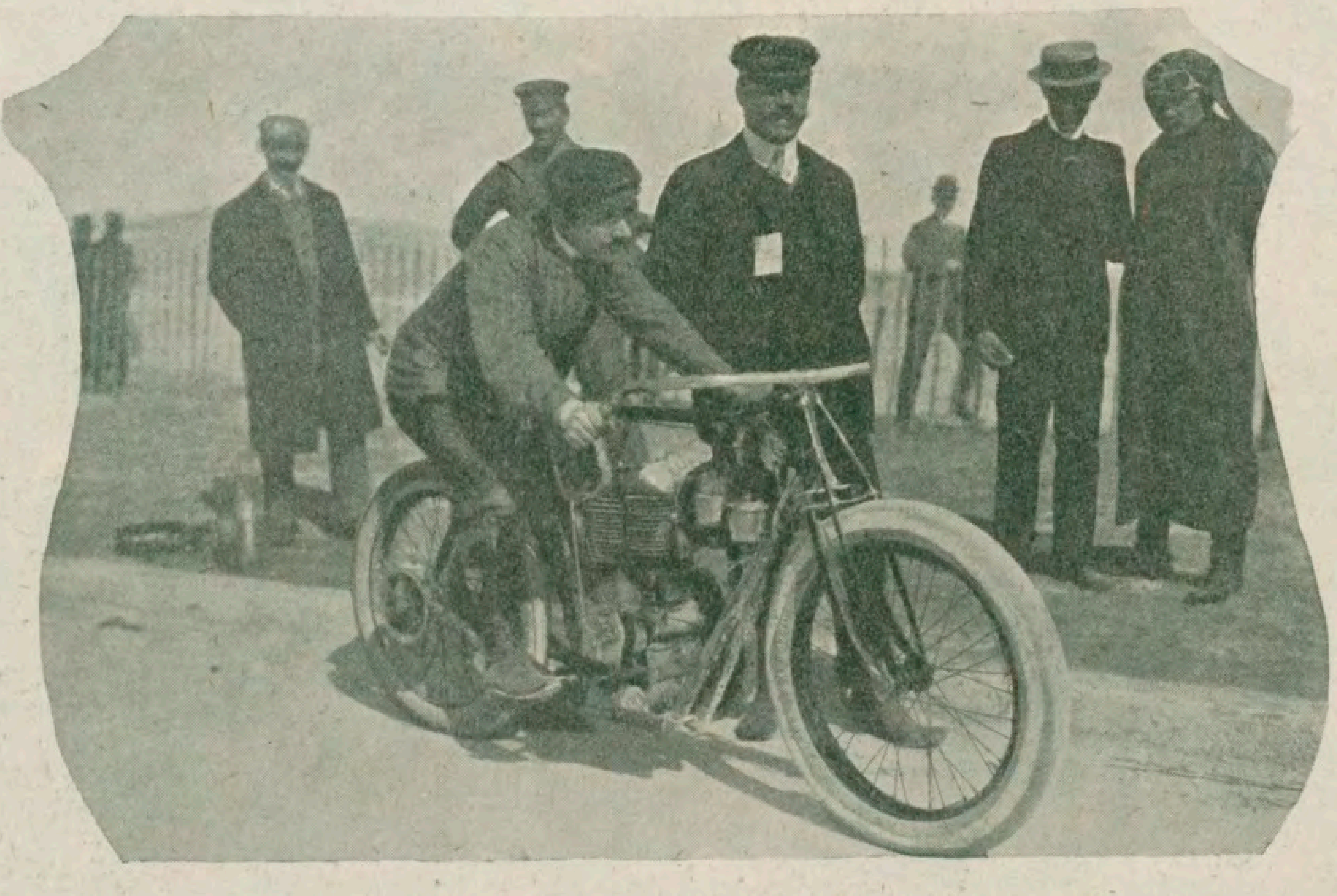
Rigolly, le grand triomphateur du Meeting automobile de Nice.
Vainqueur de la Course du Mille, des deux Coupes Henri de Rothschild et recordman du monde du kilomètre lancé : 152 kil. 542 à l'heure.

Une fois de plus, et soyons franc, au moment même où l'on s'y attendait le moins, les bornes de la vitesse viennent d'être encore reculées. On commence à ne plus savoir où l'on s'arrêtera. Je me souviens du temps où l'on disait d'une automobile qu'elle était aussi rapide qu'un cheval de course, puis on la compara fort ambitieusement aux express, puis aux trains rapides. Je suppose que pour faire l'éloge d'un train on dira bientôt qu'il est presque aussi vite qu'une auto.

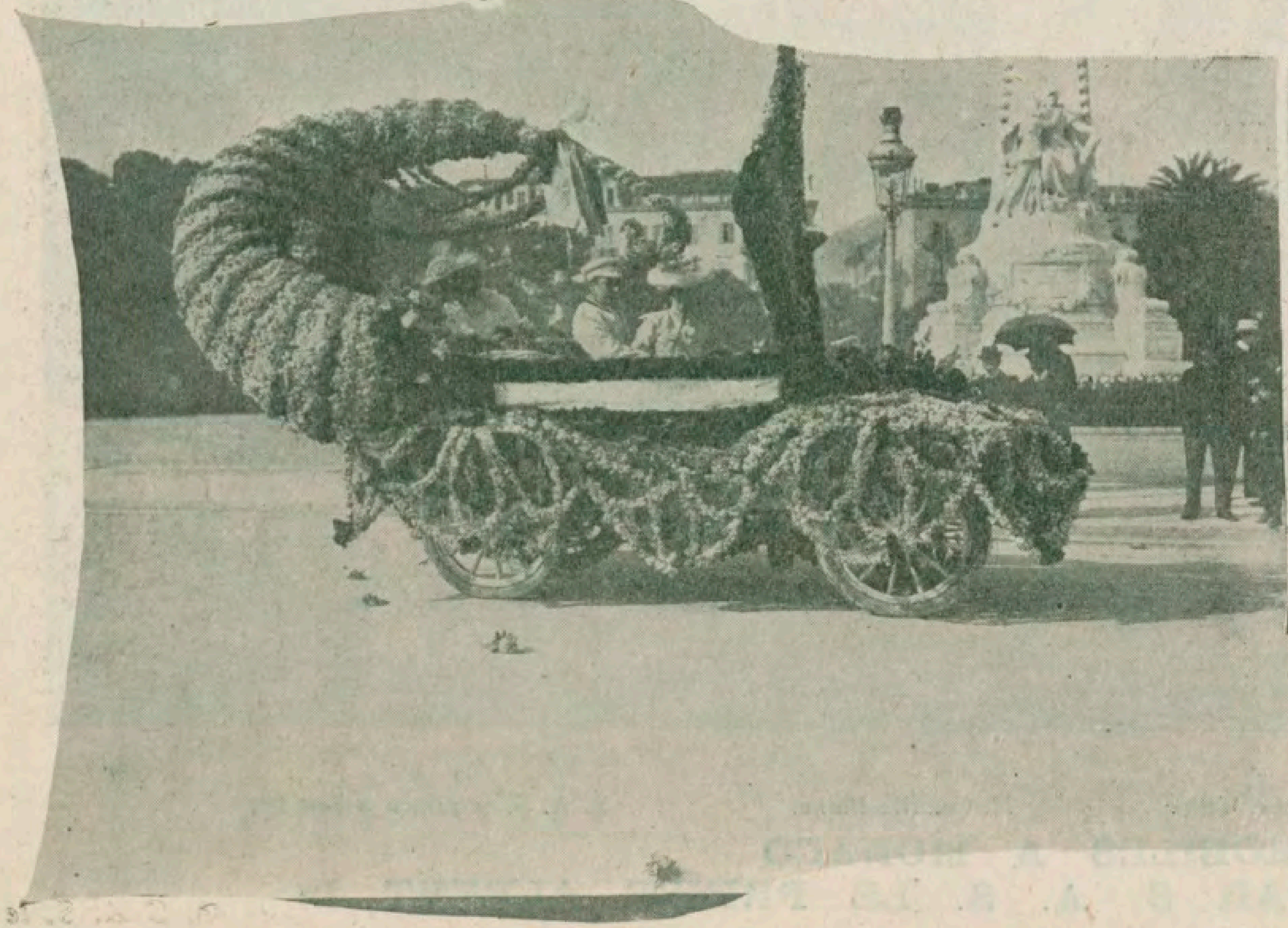
* * *

Monte-Carlo, le 2 avril 1904.

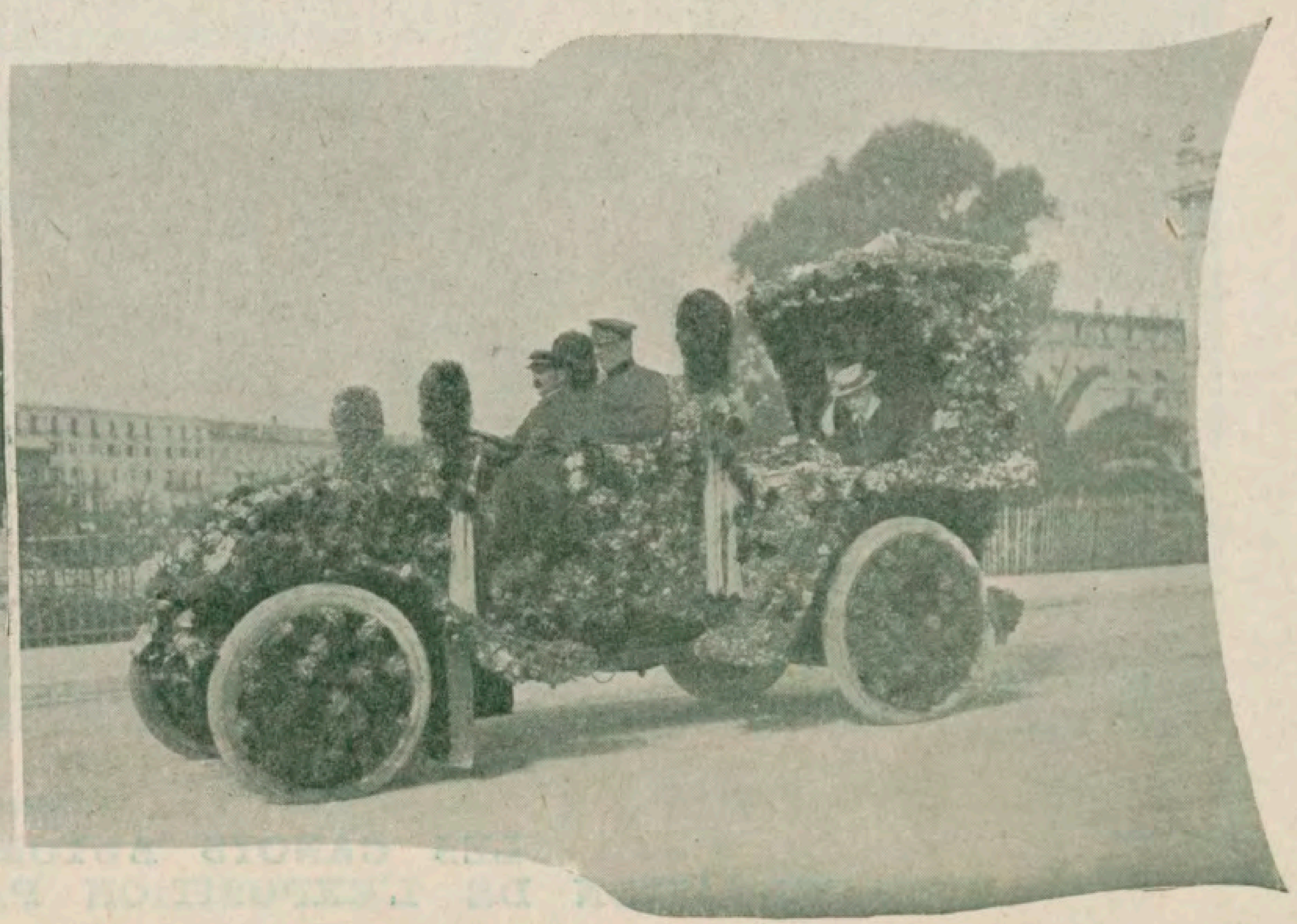
En revenant de la Course du Mille et des Coupes de Rothschild, après cette orgie de vitesse, où l'on dépassa le 150 à l'heure, je me prenais à réfléchir à cette inoubliable journée de 1902, ce prestigieux matin où Serpollet, par un soleil radieux et comme symbolique, nous médusa par le premier 120 à l'heure, le kilomètre en 29 s. 4/5. Hier, lorsqu'une voiture passait à cette allure, on avait l'impression fort nette qu'elle n'avançait plus. Il nous semblait que nous n'avions pas vu Serpollet passer, tant son bond avait été rapide et imprévu à la fois. Il nous semblait que ceux qui, ce jour-là, auraient battu Serpollet se traînaient lamentablement sur la route. Dînant le soir avec Jenatzy, le gagnant de la Coupe Gordon-Bennett, il nous dit un mot qui peint bien cet état d'âme fait de comparaison. Jenatzy montait une 80-chevaux Mercédès et il sentait que l'engin, nouveau et surtout pourvu d'un nouveau carburateur, ne rendait point, et suivant son expression, lambinait sur la route. « Jamais, dit-il, je ne me suis tant ennuyé en chemin ». Notez que Jenatzy faisait encore du 123



Tamagni, vainqueur de la Course du Mille (Catégorie motocyclettes).



Le Corso fleuri.
La voiture de l'Entente Cordiale à Mme Walter-Munro.



Le Corso fleuri.
La voiture du baron et de la baronne Van Zuylen de Nyevelt.

à l'heure. Ce qui, il y a un an seulement, aurait excité les plus grands et les plus démonstratifs enthousiasmes. Mais que voulez-vous, nous voilà blasés désormais. Le premier 100 à l'heure est déjà loin, et nous sommes au 150 à l'heure que vient de dépasser Rigolly sur la nouvelle 130-chevaux Gobron-Brillié qui va courir les éliminatoires françaises.

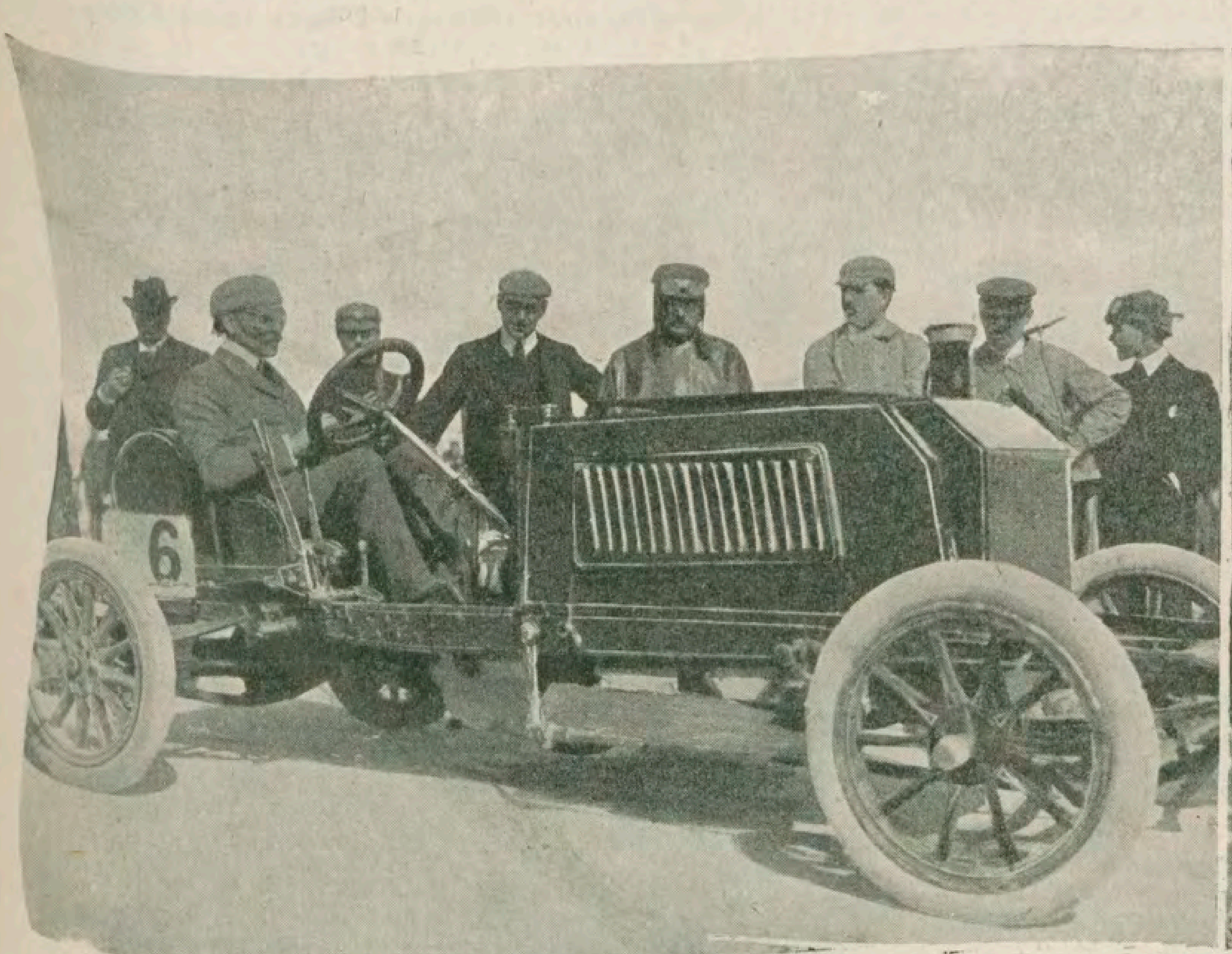
C'est un début splendide et qui va faire par avance réfléchir tous ceux qui veulent prendre une ligne avec ce futur rival. Il s'annonce, en effet, comme l'un des favoris de l'épreuve, l'homme-obus, celui avec lequel les meilleurs doivent aujourd'hui compter.

Il faut avoir vu passer l'engin. Du haut du perchoir de l'arrivée où nous étions juché avec Tampier qui prenait les temps, que j'inscrivais, nous avions une vue panoramique unique de la course. On la vit d'ailleurs à l'appareil, par le téléphone, par la vue de la montre, et par le coup d'œil qu'on peut jeter sur toute la route.

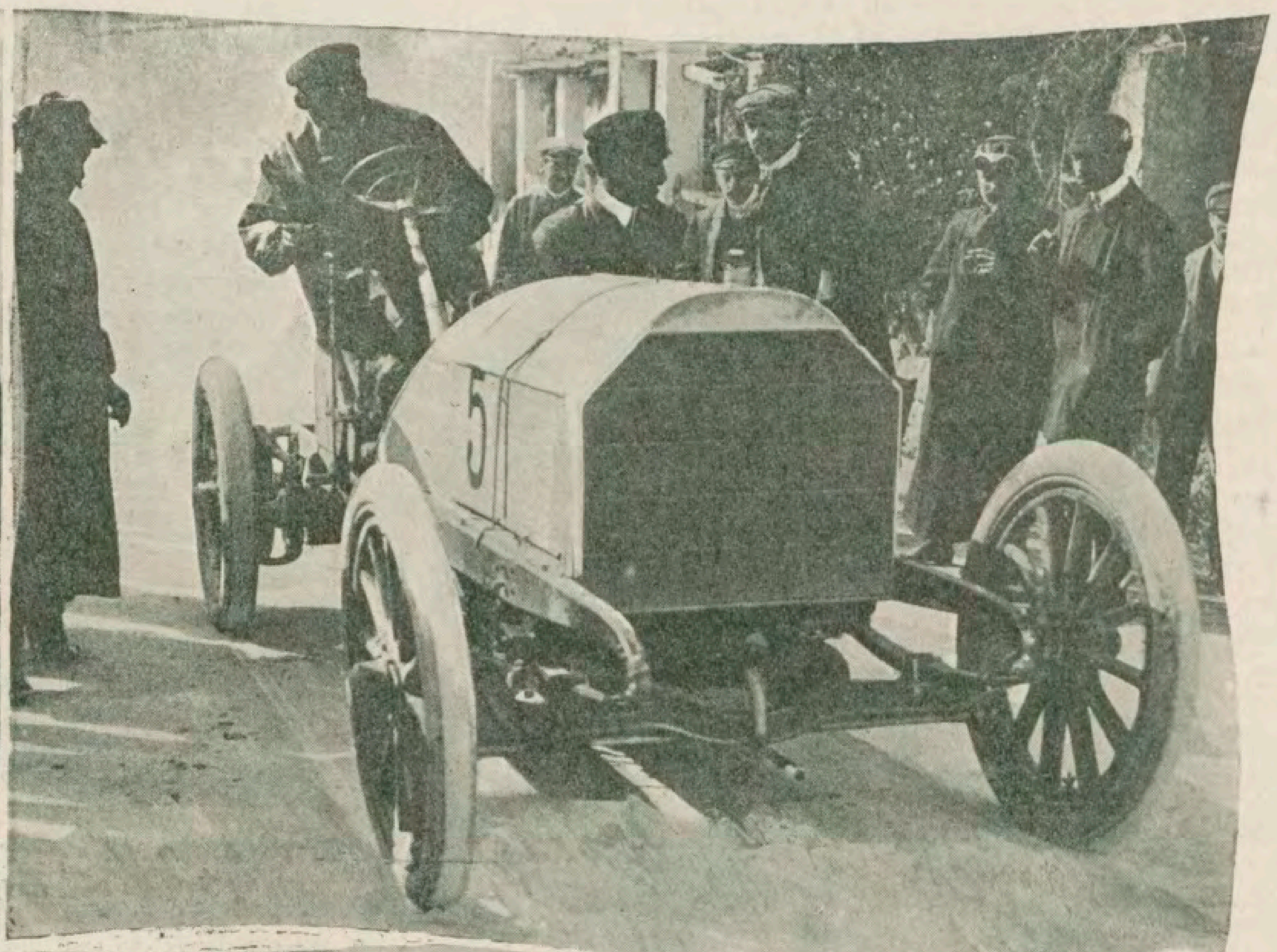
— Allo! Allo! Le coureur part.

Et l'on nous téléphone son numéro qu'on affiche aussitôt. Il n'est pas encore passé au point 609 où commence la course, et déjà l'on entend le grondement du moteur. Puis, clac! un bruit sec et l'on voit sur la montre trotter l'aiguille.

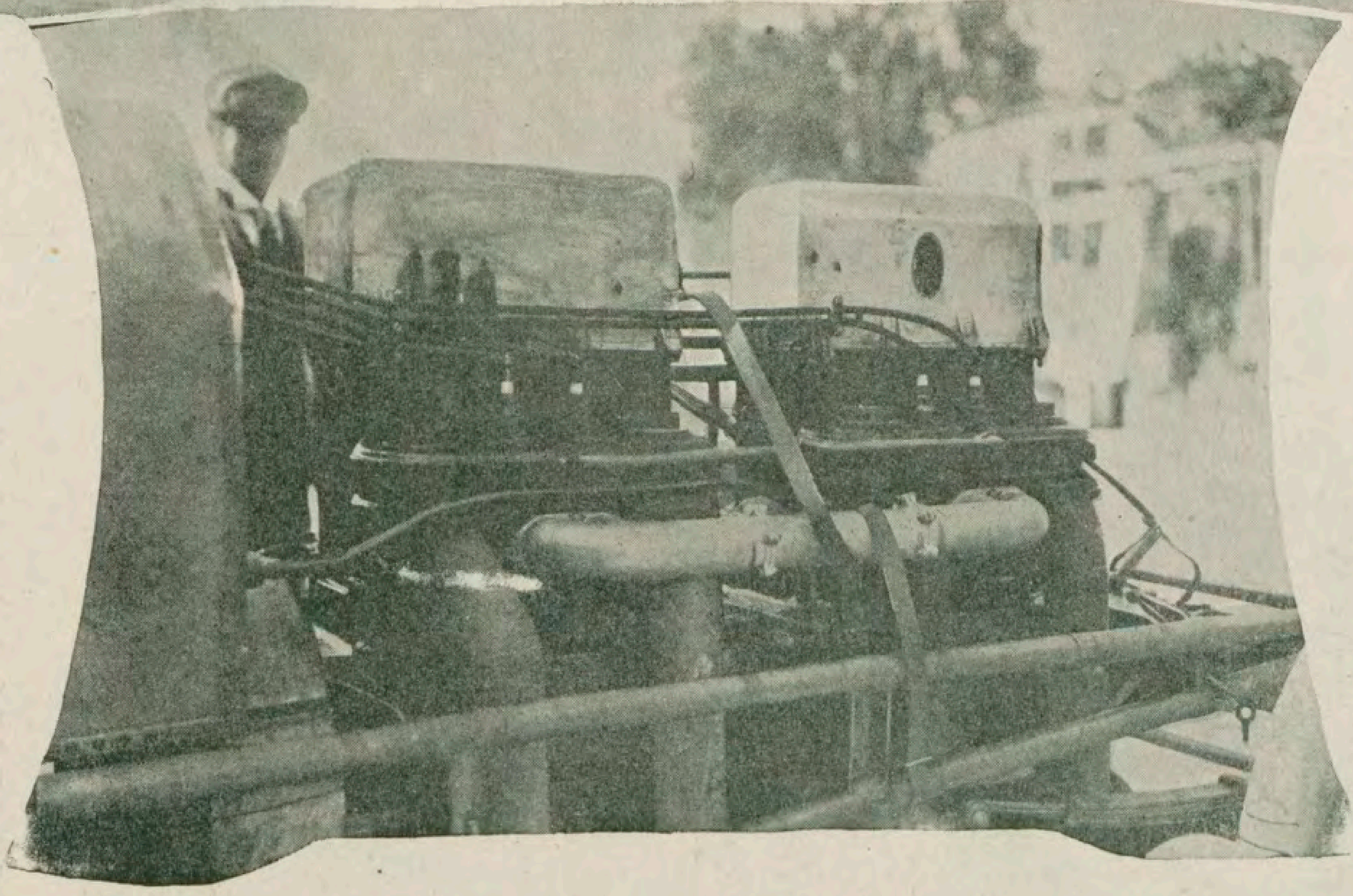
M. Tampier, chronométreur officiel, à son poste téléphonique.



La 2e et la 3e Coupe Henri de Rothschild.
Mark-Mayhew arrivé troisième.



La Course du Mille et la Coupe de Caters.
Werner arrivé troisième.



Ceci n'est pas l'avant d'une locomotive.
Le moteur de la voiture sur laquelle Rigolly a marché à une vitesse de 152 kil. à l'heure, record du monde.

Elle n'est pas plutôt partie que vers le tournant que nous voyons là-bas, dans le grondement du moteur qu'on entend déjà, la voiture de Rigolly apparaît. Taillée en torpilleur, pointue, effroyable, elle se dirige inexorablement sur nous.

Tous ceux qui ont assisté à une course d'automobiles savent l'habituelle déception qu'on éprouve lorsqu'on voit passer une voiture qui se dirige vers vous.

Quelle que soit l'allure, en effet, jamais, jusqu'ici, nous n'avions eu l'impression de vitesse autrement que lorsque la voiture passe devant nous. Mais cette fois, et c'est bien la première, nous avons bien eu cette impression en voyant la voiture venir sur nous. Elle arrivait vite, prodigieuse impression, elle fonçait littéralement sur nous, produisant sur nos nerfs une sensation de danger et de terreur. Cette fois, et après toutes les expériences auxquelles nous avions assisté, c'était bien un sentiment nouveau que nous parvenions à éprouver.

Et soudain, dans une tempête de hurrahs, le monstre passa et disparut, et le public, sans savoir encore le temps, applaudit par avance et par avance s'inclina.

Et sur le chronomètre nous lûmes le temps, le temps merveilleux de 23 s. 3/5, qui représente ainsi les 1.000 mètres en 23 oscillations d'un pendule, et 42 mètres à la seconde. Le temps de compter une, deux, et la voiture a parcouru 42 mètres, elle a sur une route passé plus de quatre arbres!

On croit rêver, en décomposant les divers éléments d'une telle performance. On croit avoir rêvé bien plus encore, lorsqu'on a vu passer l'engin, filant droit et correct sur cette route assez mauvaise, sans un cahot, sans un fléchissement, comme se font les choses vraiment belles et vraiment grandioses, tout uniment et tout droit.

Il est certain qu'à côté d'un tel résultat tous les autres résultats pâlissent; il est certain que, quelle que soit l'injustice de pareilles synthèses, ce sera cette prodigieuse envolée qui symbolisera cette année le meeting de printemps et qu'on parlera des 150 à l'heure de Rigolly comme on parle des 120 à l'heure de Serpollet. Il serait cependant trop dur de passer sous silence tout ce qui se fit autour, aussi bien la merveilleuse régularité des Mercédès 80 chevaux que leur rapide et foudroyant démarrage. Lorsqu'on pense que ce ne sont là que des voitures d'essai, il paraît certain que les 90-chevaux que nous verrons au Taunus n'ont pas dit encore leur dernier mot.

Tant mieux d'ailleurs, car plus la lutte sera dure et plus le résultat sera probant!

GEORGES PRADE.

LA COURSE PARIS-ROUBAIX 1904

L'épreuve cycliste classique de Paris-Roubaix (268 kilomètres) s'est disputée dimanche dernier pour la septième fois. — Comme le savent nos lecteurs, c'est une des courses les plus importantes de l'année dont l'intérêt était augmenté, encore cette fois, du fait que les entraîneurs étaient interdits. La Vie au Grand Air *n'a pas manqué de suivre cette année comme les précédentes cette grande manifestation sportive, et elle est heureuse de pouvoir publier ici une série de documents photographiques et des notes rapportés par ses envoyés spéciaux qui ont accompli le parcours de bout en bout en suivant la course à bord d'une automobile.*

Le second peloton tournant à Lens.

* * *

De Paris à Amiens par Beauvais
Le Peloton de tête

A Chatou, alors qu'il faisait nuit encore, sous la seule clarté d'une lune voilée de nuages, ils sont partis une soixantaine. Les entraîneurs sont interdits. Aucun coureur n'aura donc pendant la course le droit de suivre roue dans roue un homme qui ne sera pas un autre coureur; aucun ne pourra compter tous les 20 ou 30 kilomètres sur le cycliste frais, qui l'emmènera dans son sillage en lui faisant oublier la longueur de la route, jusqu'à ce qu'un autre plus frais vienne le relayer dans cette tâche pénible; aucun ne pourra compter, entre les contrôles, sur l'automobile ou la motocyclette, à bord desquelles se tient un porteur de provisions, qui, au moment voulu, se trouvera là pour passer une éponge mouillée, un œuf, ou un fruit; tous ceux qui sont venus là disputer leur chance ne devront compter entre les contrôles que sur eux-mêmes pour se restaurer, devront tabler uniquement sur leur volonté, pour soutenir leur effort et remonter leur énergie, un instant défaillante.

Aussi ce départ dans la nuit donne-t-il lieu à une lutte terrible. On ne peut être entraîné par un étranger, c'est vrai, mais on peut lutter avec un adversaire. Ce qu'il faut, c'est à toute force, pour chacun, s'accrocher à un ou deux de ses concurrents avec lesquels on formera un peloton dont chaque membre entraînera, à tour de rôle, et comme il faut encore défendre jusqu'au bout toutes les chances d'arriver premier, le peloton qui se forme au départ est formidable. Il est emmené par les leaders de la course qui ne veulent pas perdre un pouce de terrain dès le début, qui se sont cherchés, rapprochés les uns des autres dans la nuit. Et derrière, accrochée à ces chiens de tête, suit la meute de ceux qui, après avoir fourni un effort plus ou moins long, après avoir donné en quelques instants toute la somme d'énergie dont ils disposent, s'égrèneront derrière, vaincus par le manque de forme ou de qualité, tandis que le peloton amoindri continuera sa marche folle à travers la campagne.

Aucouturier et Garin sur la route, entre Arras et Roubaix.

* * *

Entre les talus des champs, le défilé jusqu'à Beauvais est d'un effet extraordinaire. Ils sont une trentaine accrochés les uns aux autres et poussant à perdre haleine, remontant les côtes à une allure folle, s'enfonçant dans les descentes à une vitesse effrayante, telle qu'on craint toujours de voir tout à coup, au moindre caillou de la route, s'effondrer en paquet une masse d'hommes et de machines. En bandoulière, par-dessus les maillots multicolores, tous ou presque tous portent des boyaux de rechange. Sur le devant de la machine ou attaché à la ceinture, un sac où sont contenus des bouteilles, éponges, clef anglaise, pompes, fils de fer; tout ce qu'il faut, ramené au strict nécessaire, pour faire une longue route à bicyclette; d'autres, qui sont en veston, ont tout cela dans leurs poches, car leur tenue varie indéfiniment. Les uns ont le maillot de piste pour la vitesse; Aucouturier a le grand maillot des courses de fond; César Garin est en pantalon long. Il y en a des noirs, jaunes, rouges. C'est un groupe bizarre qui marche sur la route à une allure folle, allant toujours, toujours en avant.

Penchés sur leur guidon, les hommes poussent terriblement. Ils ont des faces contractées, rouges de chaleur, noires de poussière, jaunes d'une espèce de graisse épaisse dont ils se sont enduit les joues, la moustache, et les sourcils et qui, tout à l'heure, lorsque nous arriverons dans le Nord, retiendra toutes les petites particules de charbon qui volètent dans l'air et leur piquent les yeux.

Le groupe file à travers la campagne. Aux abords des villages, les paysans effarés regardent ces hommes qui se tiennent d'un seul bloc, et marchent à toute allure. Sur les pavés humides, les bicyclettes brinqueballent, mais peu d'accrochages se produisent, soulignés de lazzis, d'injures, de gros mots, qui s'élèvent tout à coup dans le silence habituel de la marche. Je saisis au vol : “ Bourrique! Saligaud! Pourri! Fumier ” et quelques autres aménités qui n'ont d'autre résultat que d'activer encore la rapidité de la course, qui entre en trombe

Le peloton de tête à Doullens.

Le passage à niveau de Lens.

Pothier 3e, se débarbouillant à l'arrivée.

Aucouturier et Garin vont disputer les derniers tours sur la piste.

Wattelier arrive quatrième.

à Beauvais où il faut signer. On emballe à qui arrivera le premier. Tous commencent par dépasser le contrôle. Dix machines, vingt machines sont précipitées à terre, c'est une lutte de sauvage pour la possession d'un porte-plume. On se bouscule, on piétine dans les bicyclettes. Enfin, tant bien que mal, chacun rattrape sa machine, et le peloton se reforme un kilomètre plus loin, privé seulement de deux ou trois hommes fatigués, qui s'arrêtent une seconde, le temps de boire à même la bouteille une préparation de couleur jaunâtre.

Un lâchage. — César Garin et Wattelier.

Les côtes succèdent aux descentes, les descentes aux côtes. Le peloton marche toujours. Cependant petit à petit, des lâchages se produisent. Un ou deux restent en panne, au milieu d'une montée. D'autres entendent leur pneu éclater. Et ainsi, derrière ceux de tête, quelques coureurs s'égrènent seuls, ou deux à deux, trois parfois, qui ont presque perdu toute chance d'arriver dans les premiers, mais veulent défendre jusqu'au bout une chance problématique.

Dans une côte, voici aux prises César Garin et Wattelier distancés par le peloton de tête. Ils luttent avec acharnement pour se lâcher l'un l'autre. Dans les côtes, ils luttent, coude à coude, haletants, oppressés, donnant des cuisses et des jambes de terribles efforts sur leurs pédales. Longtemps ils restent ainsi, mais Wattelier de temps en temps laisse pendre sa jambe gauche où il ressent des crampes. Pourtant, il lutte encore jusqu'au moment où, tout en haut d'une montée plus rude, après une défense de près de 10 kilomètres, son adversaire arrive à lui prendre deux longueurs, franchit le dos d'âne devant lui, et se précipite tête baissée dans la descente suivante, poursuivi par le malheureux, qui perd encore quelques longueurs, qu'il tente de regagner dans la prochaine côte. Peine perdue, sa jambe ne suit pas le mouvement de sa pédale dans la descente ; l'autre augmente son avance, et bientôt il apparaît triomphant au sommet d'un monticule, alors que le malheureux Wattelier traverse encore au fond de la vallée le pont d'un petit ruisseau.

Aucouturier et Garin, les deux vainqueurs.

Alors — et son geste a quelque chose de beau dans sa rosserie vulgaire – Garin, qui a triomphé de son adversaire, prend une seconde pour se retourner, sûr maintenant de son avance, à moitié sur sa machine, et lancer, dans un grand geste d'ironie, un “ Au revoir ! ” méprisant. Et il repart seul, à toute allure, nous offrant un des plus beaux spectacles sportifs que j'aie vus, celui d'un homme remontant successivement tous les adversaires lâchés par Aucouturier, premier, pour rattraper Aucouturier lui-même, et ne plus le quitter, jusqu'à l'arrivée, où il ne perdra que par une demi-longueur.

L'arrivée.

Personne au vélodrome. La vitesse a été folle. Les 268 kilomètres ont été couverts en 8 heures et quelques minutes. A la porte du vélodrome, Aucouturier et Garin font panache, puis pénètrent en amis sur une piste autour de laquelle quelques rares spectateurs sont seuls accourus, en hate. Ils font les tours réglementaires. Aucouturier gagne d'une demi-longueur, et les arrivées se succèdent. Tous ou la plupart sont étonnamment frais, et rient et plaisantent, aussitôt descendus de machine. Il en est qui arrivent par deux, et se querellent, parce qu'ils avaient convenu d'arriver dead-heat, et qu'au dernier tour de piste, il en est un qui, manquant à l'entente, s'est échappé.

« Tu es une rosse, dit l'autre, c'est moi qui t'ai ramené depuis 20 kilomètres.
— Penses-tu… ! »

Le premier a gagné 1000 francs; à partir du 15e, ils n'ont plus rien gagné du tout et pourtant 42 sont arrivés. Ce n'est pas payé ! André Foucault.

Aucouturier signant au contrôle d'arrivée.

Garin signant au contrôle d'arrivée.

Georget signant au contrôle d'arrivée,

Au Concours Hippique ❖ Sauts d'obstacles & Ecuries de Concours

Nous arrivons aux grandes journées de l'Hippique, et le succès de cette très mondaine manifestation sportive ne s'est pas démenti un seul jour. Jamais il n'y eut autant de concurrents pour les "sauts d'obstacles"; à plusieurs reprises, le jury à dû annoncer au public impatient de savoir quel serait le lauréat : "la suite à demain", comme dans les pathétiques romans de Xavier de Montépin ou de Pierre Decourcelle. Certaines épreuves ont réuni jusqu'à soixante-quinze concurrents, cela ne s'était vu que dans les Prix des Régiments et de Circonscription, ces dernières années.

* * *

C'est au général André que l'on doit le succès des épreuves civiles de l'Hippique de 1904. Rapportant, en effet, une circulaire du général de Galliffet, il a autorisé cette année — y aura-t-il une suite? — les officiers à prendre part aux épreuves civiles, à la condition qu'ils montent, en habit rouge ou en tenue de chasse, des chevaux non inscrits sur les contrôles de l'armée. Notre ministre de la Guerre avait, dans sa circulaire, recommandé aux commandants de corps de n'accorder ces autorisations qu'à un petit nombre d'officiers. Les commandants de corps ont suivi les instructions du ministre, mais ils ne pouvaient priver l'élégante assistance très fidèle des après-midi du Grand Palais de quelques-uns des fervents des "sauts d'obstacles", aussi se sont-ils montrés assez larges. Les spécialistes civils ont affaire à rude partie, et M. Leclerc, le petit chapeau gris, ne triomphe plus comme l'an dernier; il se classe cependant en bonne place. Quant à M. Wignolle, insoucieux des premières récompenses, il monte pour son unique plaisir, en vrai sportsman qu'il est.

Il faut bien le dire, la physionomie des épreuves d'Hippique a bien changé depuis cinq ou six ans, du moins à Paris. Autrefois, les "habits rouges" étaient de vrais amateurs, venant un peu pour la galerie, beaucoup pour leur satisfaction personnelle, essayer de faire un parcours correct et de décrocher un prix ou un flot; le cheval ou les chevaux qu'ils présentaient étaient leurs montures habituelles, bêtes de promenade ou de chasse, et nous avions souvent alors l'occasion d'admirer quelques beaux types de chevaux de selle. Aujourd'hui, certains ont une "écurie de concours", comme on a une "écurie de courses" et semblent tourner au professionnalisme.

Je sais qu'un cheval de selle est un animal de luxe, et que deux ou trois allocations de prix d'Hippique aident à équilibrer un budget, mais les concours hippiques, les sauts d'obstacles du moins, servent à un vrai maquignonnage. A Bordeaux, le comité de la Société française hippique eut à sévir contre un concurrent pour fausse déclaration d'un cheval; c'est un mauvais signe!

Prenez au hasard du programme dix concurrents; quatre ou cinq, peut-être même plus, sont associés pour la propriété d'un cheval, que l'an prochain nous verrons à un autre propriétaire. Un cheval d'Hippique subit un entraînement particulier, et doit réunir certaines qualités, et ceux qui font non point un métier peut-être, mais une spécialité de monter dans les "sauts d'obstacles", achètent, en vente publique ou ailleurs, cinq ou six chevaux qu'ils dressent aux parcours des programmes de la Société française hippique; sur ces cinq ou six, un ou deux donnent satisfaction — les autres ont été cassés ou se sont tués à l'entraînement — on les met bien en forme, ils gagnent une épreuve, et se vendent assez facilement à des concurrents qui, séduits par la désinvolture avec laquelle ils passent les obstacles, veulent eux aussi "monter au concours".

Qu'arrive-t-il ainsi? C'est que sur les soixante chevaux qui disputent un Prix des Habits Rouges, un Omnium ou même une Coupe, c'est à peine s'il y en a dix d'un modèle présentable et capables de faire autre chose que leurs deux ou trois tours de piste. J'ai vu un des concurrents lauréats couronné des deux genoux et avec une blessure à la hanche à peine cicatrisée; un autre avait l'aspect d'un cheval qui aurait "fait le fiacre" pendant dix ans! C'est navrant à constater! Lorsque l'Etrier nous donnera son Championnat du cheval de chasse, nous verrons de plus beaux modèles. Cependant, je me hâte — pour ne pas encourir le reproche de quelques uns — de constater que parmi les concurrents il en est qui ont présenté des chevaux autres que ces claquettes ou ces éliminés de nos hippodromes, mais ils ne furent pas parmi les premiers lauréats; les deux chevaux de chasse du vicomte Jean de Saisy, qui n'avaient subi aucune préparation spéciale en vue du Concours, et avaient fait toute la saison des chasses de l'équipage de Saisy; les deux chevaux présentés par le lieutenant Crousse, un alezan présenté par le lieutenant Bonnefous, un cheval de 5 ans — c'est rare dans un concours — présenté par M. Morel et quelques autres, mais combien rares!

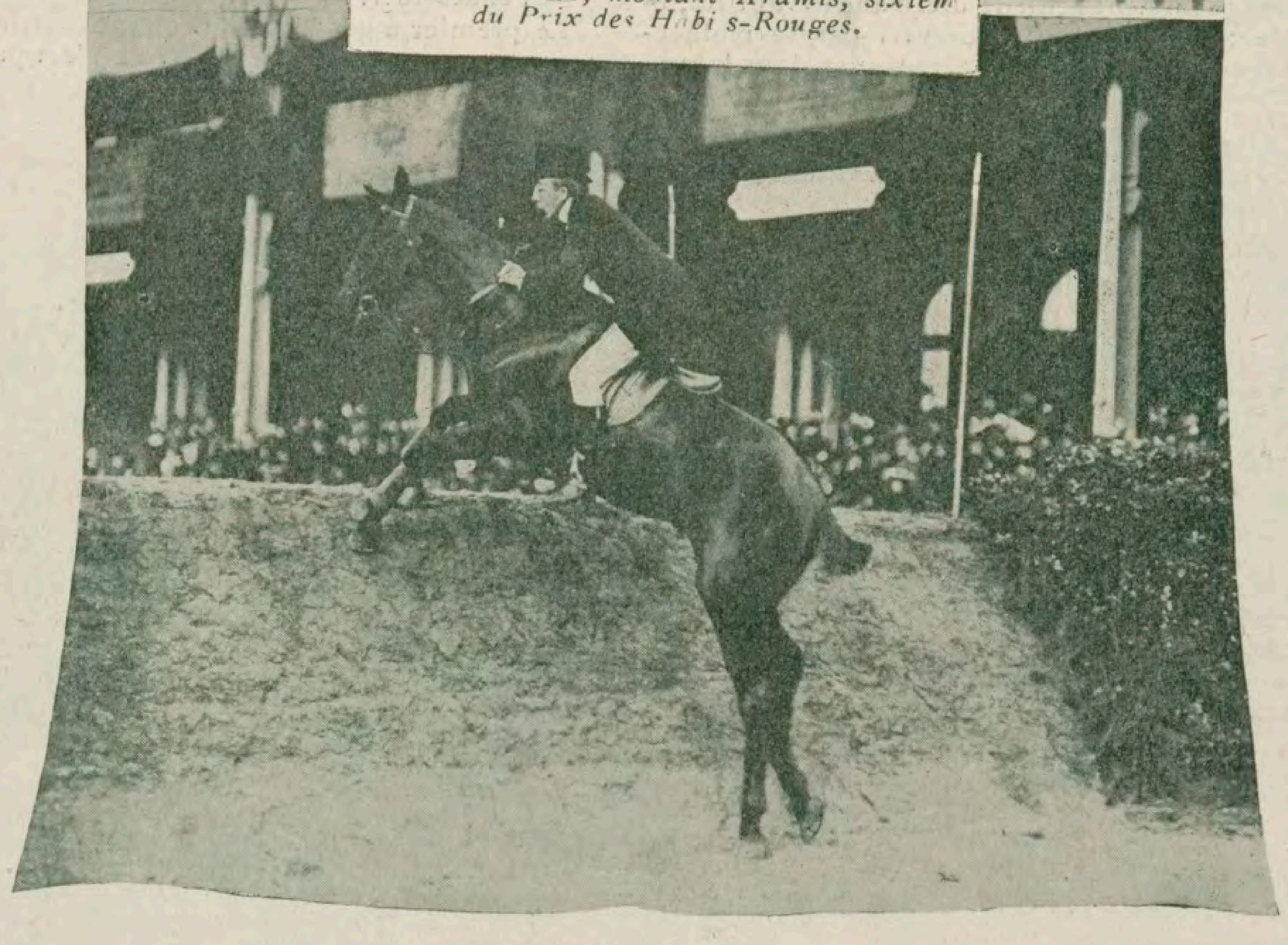
Les "sauts d'obstacles" devraient être uniquement destinés à mettre en valeur les qualités de sauteurs des chevaux de promenade ou de chasse; ils sont en passe de ne devenir qu'un spectacle dont les acteurs sont toujours les mêmes et jouent toujours les mêmes rôles.

Il me semble pourtant que les professionnels des concours — c'est sous cette dénomination qu'on les désigne aujourd'hui — sont au-dessus d'un prix, même de cinquante louis, et d'une vente de cheval!

Jamais on ne vit autant qu'en ce concours de variétés d' "habits rouges". Nous avions la grande redingote flottante de M. Wignolle, le petit habit boutonné de M. Leclerc, la correcte jaquette de M. de Xavier-Riant. Cette année, nous avons tous les tons de rouge, depuis le garance au rouge vineux; toutes les coupes, jaquettes droite, ouverte ou fermée; redingotes à larges pans, habit serré à la taille, coupe valet de pied, voire même des tenues de chasse, cela égaie un peu, et la redingote bleue, à parements amarante, du capitaine Maillard

Le nouvel obstacle du Concours.
Le saut de la banquette irlandaise par Calve, monté par M. Henri Leclerc.

Le saut d'un obstacle double
M. Des Chênes, montant Aramis, sixiem du Prix des Habits-Rouges.



Le saut de la banquette.
M. Albert Moreau, montant sa jument Savoyarde dans le Handicap (a obtenu un flot de rubans dans le Prix La Haye-Jousselin).

Avant l'Omnium.
Le vicomte Jean de Saisy, montant Chiquito, ex Urne, avec lequel il a chassé toute la saison. M. de Saisy porte la tenue de l'équipage de Saisy.

Un des bons cavaliers du Concours.
Le lieutenant d'artillerie Crousse, montant Star, au comte du Rodellec du Porzic (Star a obtenu déjà plusieurs prix et flots de rubans).

fait, ma foi, fort bien. De plus, la cape de chasse est plus solide sur la tête que le chapeau haut de forme et expose moins un concurrent à faire son tour de piste tête nue et cheveux au vent

On a présenté le nouvel obstacle — la banquette irlandaise — comme un épouvantail; on annonça des chutes, des dérobades, des refus; j'ai constaté que presque tous les chevaux l'ont passé correctement; si l'on veut des incidents, il faudra trouver autre chose.

Les chevaux de service ont continué leur défilé un peu monotone devant le jury qui ne regardait pas toujours très attentivement, car il lui est arrivé de donner une des premières récompenses à un cheval qui tirait passablement la jambe gauche postérieure. M. Roy a continué sa moisson de prix; un prix extraordinaire lui a échappé, celui des grands carrossiers, et cependant c'est une de ses spécialités; il fut donné à une jument appartenant à M. Jehin, qui certes ne valait pas les premiers prix de chaque division : Rigoletto, au duc de la Force et Africaine, à M. Roy; il est vrai que lorsqu'on a vu défiler pendant deux heures et demie des chevaux dont la majorité méritait une récompense, on a les yeux un peu brouillés et une certaine hésitation dans le jugement. Nous reverrons la plupart de ces concurrents dans les « primes d'appareillement ». Le Président de la République, qui selon son habitude est venu passer un après-midi au Grand Palais, n'a pas attendu les primes d'appareillement pour faire son choix; il s'est fait présenter deux paires de superbes carrossiers qui formeront peut-être un jour un attelage à quatre pour l'Elysée; tous quatre ont été choisis parmi les concurrents que devait présenter M. Roy. M. Loubet, qui est un fin connaisseur et très grand amateur de chevaux, « a eu l'œil », comme disait son ex-piqueur Monjarret qui assistait — en simple spectateur — à la présentation; il sera richement attelé.

PAUL MÉGNIN.

* * *

UN MATCH INTERNATIONAL DE HOCKEY

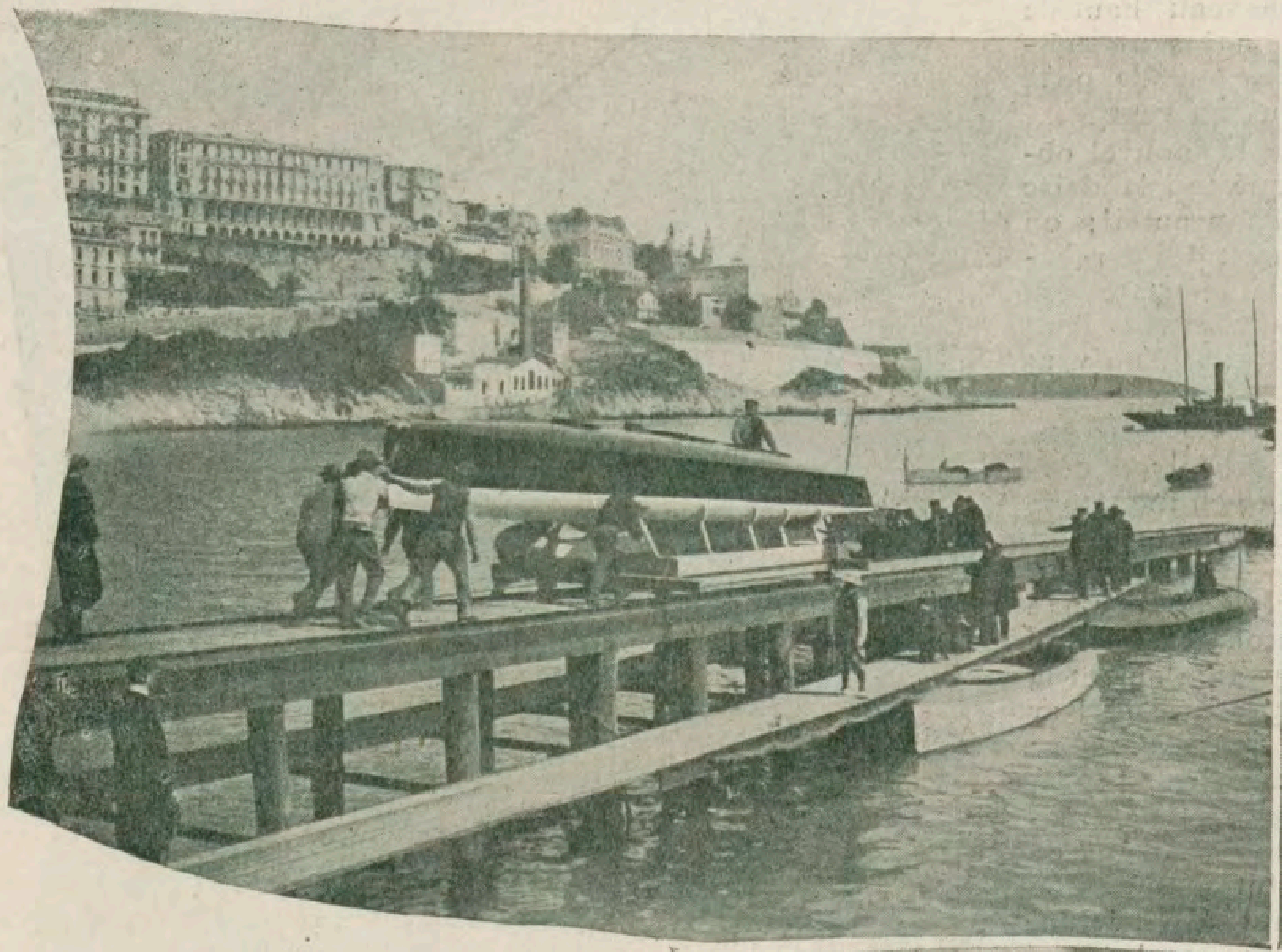
Interception d'une passe par les Anglais,
Passée d'un Français à l'autre (maillot noir), la balle est reprise par les demis Anglais (maillot blanc).

Une charge de l'équipe française.
La balle arrivée près du but français est remise en jeu par les arrières.

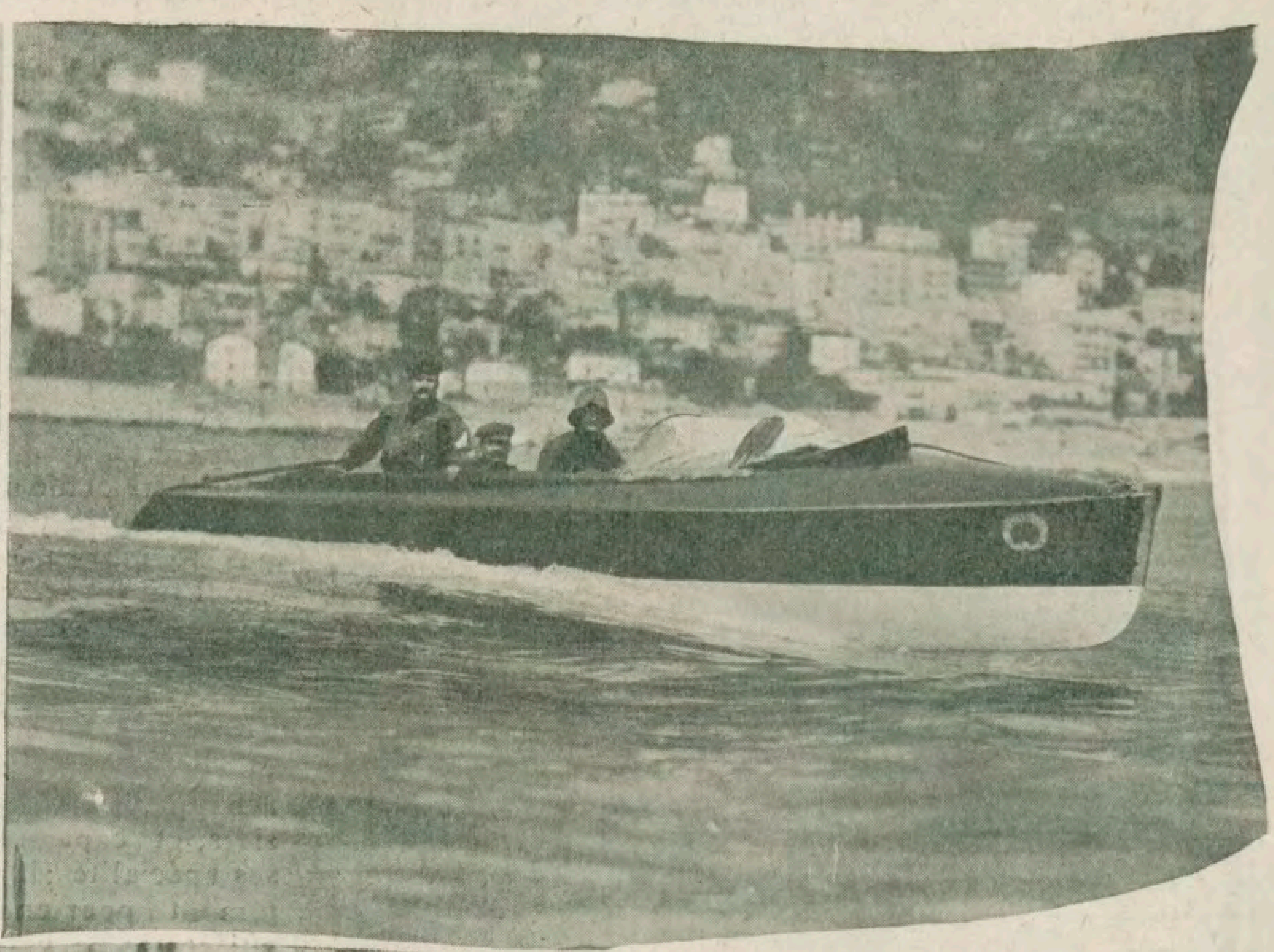
Une sortie de mêlée.
Les équipes mixtes parisiennes formées en vue des matches franco-anglais conclus à l'occasion des fêtes de Pâques, ont continué, dimanche et lundi derniers, à se matcher contre les excellents teams anglais à Billancourt.

L'équipe anglaise de Gloucestershire gagnante du match international.
L'équipe de Beckenham a triomphé de l'équipe française par 6 buts à 1, celle de Gloucestershire a vaincu l'équipe française par 4 buts à 2.

Les Canots Automobiles à Monaco



La mise à l'eau du *Serpollet*



Le *Titan II* en vitesse.

L'Exposition des canots automobiles de Monaco vient d'ouvrir ses portes; je dirai volontiers la première exposition de canots automobiles, car le succès a été tel qu'il a été immédiatement décidé de rendre cette exposition universelle avec sa grande semaine de courses et d'en faire le grand événement du monde du yachting automobile, quelque chose comme la Coupe Gordon-Bennett des canots.

◆ ◆ ◆

Monte-Carlo, le 2 avril 1904.

Car cette exposition aura eu ceci de très particulier, d'être une exposition tout à fait à part, tout à fait originale, dont l'intérêt consiste moins encore dans le splendide outillage mécanique et les tours de force réalisés par les fabricants de coques et de moteurs que dans le résultat qu'on attend d'eux.

Il n'y a rien de plus banal, ni, paraît-il, de plus inutile qu'une quelconque revue d'armes, à la caserne, ou au plateau de Bétheny; il n'y a rien de plus émouvant que la revue d'une troupe allant à la bataille.

Comment on fait le plein d'essence sur un canot automobile.

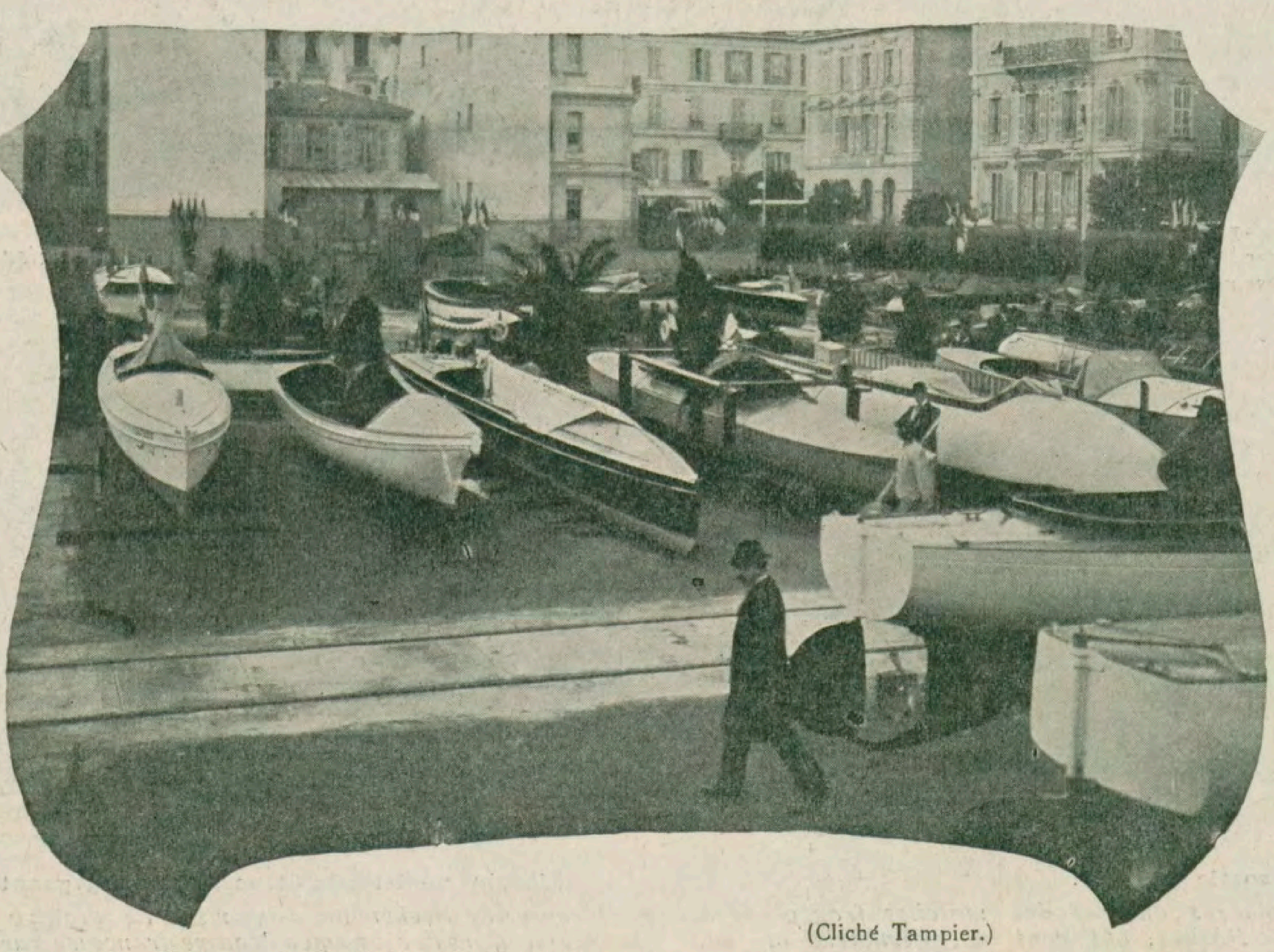
Et voilà ce qui donne un cachet à part à cette exposition. Elle est admirable dans ses détails, et dans l'impression de force qu'elle laisse dans l'esprit de tous ceux qui la visitent, mais ce qu'elle a de plus remarquable encore, c'est l'impression sportive qui s'en dégage. Les bateaux ne sont pas là seulement pour être vus, ils vont combattre, ils vont se livrer dans quelques jours la première grande bataille de ce monde, celle qui va faire date.

Voilà l'idée heureuse de ce meeting, celle qui classe à part cette exposition, celle que nous devons à M. Camille Blanc. Je crois encore l'entendre nous en parler cet hiver dans la salle à manger de la rue Auber, chez lui, où nous nous réunissions. Du premier jusqu'au dernier jour, il ne cessa de voir juste et large et il prévit par avance tout ce qui allait se passer.

Il est rare de trouver pour lancer une industrie nouvelle un homme à la fois si large et si généreux. Il y a quatorze ou quinze ans que le canot automobile existe. On ne peut pas dire qu'il ait précédé l'automobile elle-même, mais il est certain que canots et voitures ont été créés en même temps. Lenoir construisit simultanément sa voiture et son canot. Daimler, en reprenant le moteur à pétrole, fit de même. Et pourtant, alors que la voiture arrivait si vite à un aussi brillant avenir, le canot se développait peu et mal. Il était encore dans l'enfance, il y a un an. L'année dernière, il arrivait peu à peu au grand public, mais on n'avait pas encore construit de bateaux spéciaux, en vue d'un programme étudié.

Chacun allait au gré de sa fantaisie et construisait une coque qu'on munissait d'un moteur plus ou moins fort. Redoutait-on quelque rival pour un jour d'épreuves, on changeait de moteur, on mettait un moteur plus fort, et on essayait d'aller plus vite.

Cette année, il n'en fut pas de même. Les quelques vieux bateaux ainsi construits qui figurent ne prétendent guère à autre chose qu'à une place honorable. C'est qu'en effet cette année tous les bateaux ou presque, ont été, pour la première fois, construits d'après une formule, et donnent une impression d'ensemble. On se rendra compte de la différence, du prodigieux pas en avant fait en un an, lorsqu'on considérera ce que deviennent les ex-racers de l'an dernier, le *Mercédès* et la *Lutèce*, contre lesquels on ne pouvait courir que la panne, tant leur vitesse était supérieure, et qui, cette année, courent uniquement la panne des autres.



(Cliché Tampier.)

Une vue de l'intérieur de l'Exposition de Canots Automobiles de Monte-Carlo.

Grâce à cette heureuse initiative d'ensemble, grâce à l'effort fourni en vue d'un programme déterminé, avec des longueurs de coques égales et des moteurs de force analogue, nous pourrons cette fois arriver à des conclusions logiques, à faire sortir dans chaque série le type des lignes d'eau, le genre de moteur et l'hélice qui conviennent le mieux à chacune d'entre elles.

Le sport du canot automobile avait été plutôt jusqu'ici un jeu et un plaisir qu'autre chose. Cette fois, nous entrons dans le sport sévère, celui qui peut et qui doit donner d'utiles leçons.

Voilà pourquoi l'inauguration de l'Exposition de canots automobiles à Monaco fut un gros événement, quelque chose d'un peu grave et solennel, l'ouverture de la classe, classe pratique par excellence où le sport va donner à l'industrie ses rudes, sévères, mais indispensables leçons. Nous verrons, dans notre prochain numéro, ce qu'ont donné les nouvelles créations du Yachting Automobile.

GEORGES PRADE.

PÉRIGNON

L'Inauguration de l'Exposition des Canots automobiles de Monte-Carlo

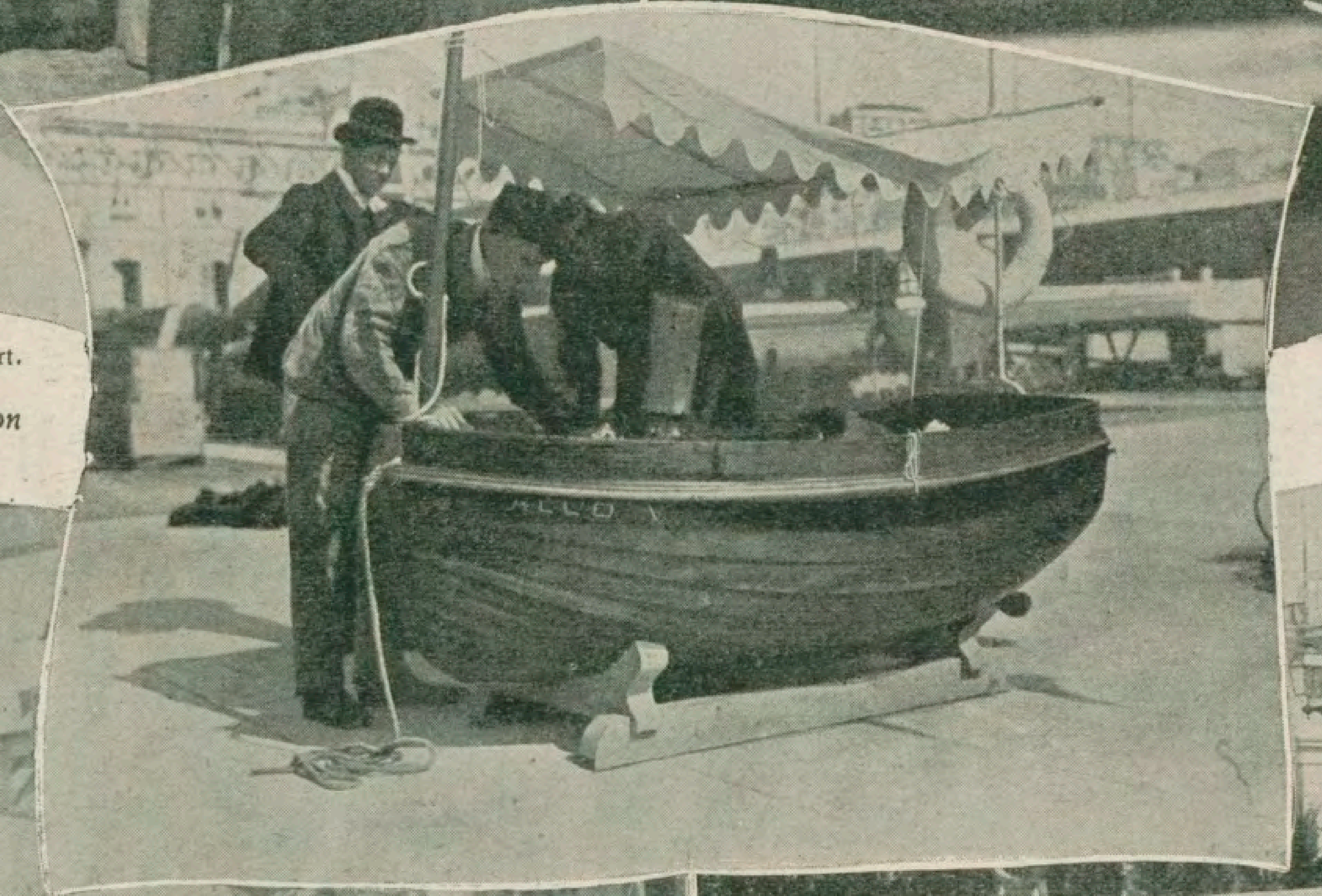
M. Georges Prade. M. Camille Blanc. S. A. S. le prince Albert.

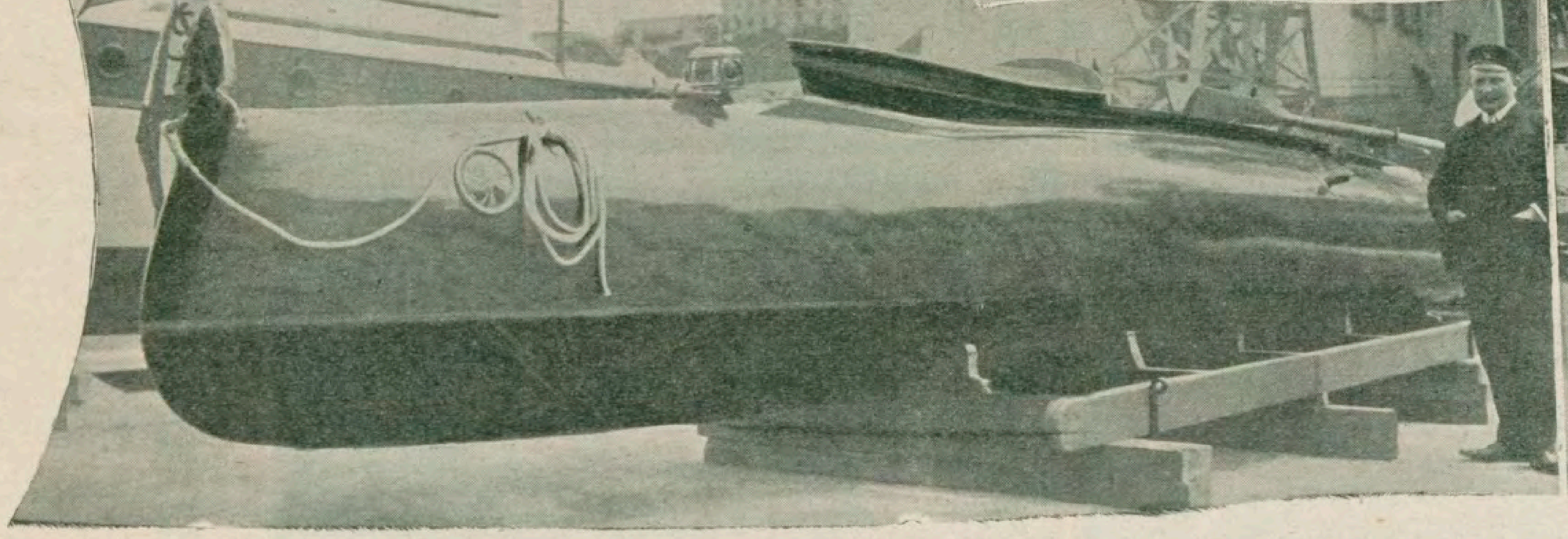
L'Inauguration officielle.

L'arrivée de S. A. S. le prince Albert Ier de Monaco à l'Exposition des Canots Automobiles.

La visite de l'Exposition.

S. A. S. le prince Albert Ier de Monaco, piloté par les officiels, s'intéresse vivement aux différents racers et cruisers exposés.



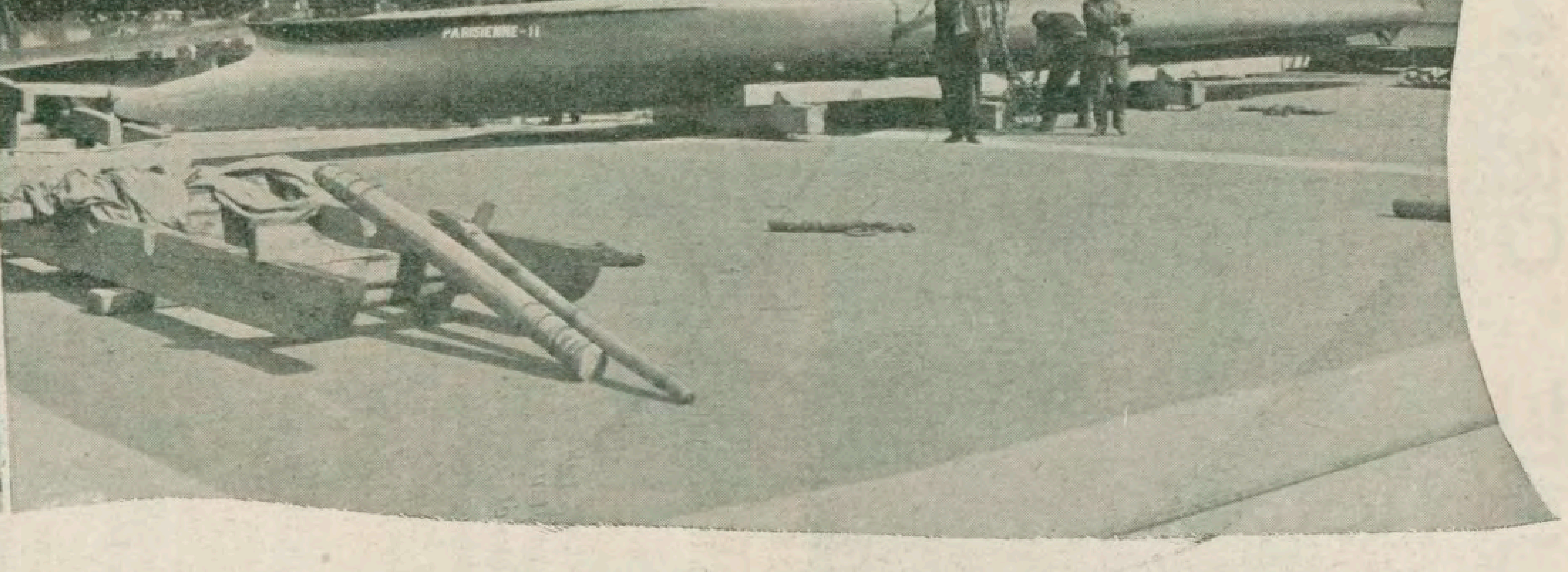


Le *Trèfle-à-Quatre*.

A côté, M. Pérignon qui doit le piloter dans les différentes épreuves du Meeting.

Allo V, le plus petit canot de l'Exposition.

(Longueur, 2 m. 02.)



La Parisienne II.

Taillée en contre-torpilleur, La Parisienne II *est un des racers les plus remarqués.*

UNE GRANDE JOURNÉE A AUTEUIL

Violon II (Campbell), arrivé 1er
Bébé (Mitchell), arrivé 3e
Umber (F. Monk), arrivé 2e
Dampierre (Burgoyne), tombé
Résidant (F. Hall)
Clitandre (Hollobone)
Sautoir (A. Flint), tombé
Voleur (Chapman), arrivé 4e
Le Matin (A. Johnson)
Bélianė (F. Bates)
Pétard (Ellisson), arrivé 5e
Mulled Ale (L. Bariller)
Red Cedar (W. Fakes), arrivé 6e
Kriss (Brooks)
Bucheron (Hart), tombé
Kokonor (E. Flint), tombé
Faux-Fuyant (U. David), tombé

Le Prix du Président de la République (Steeple-chase. — Handicap. — 4 200 m. — 50.000 fr. — Plus un objet d'art offert par le Président de la République).
Le défilé des concurrents.

Dimanche, jour de Pâques, sous un ciel triste et une pluie battante et froide — que nous étions loin de Pâques fleuries! — se sont disputées à Auteuil trois des épreuves les plus importantes de la saison de printemps : le Prix Le Gourzy et le Prix du Président de la République, qui semblent les éliminatoires de la Grande Course de Haies et du Grand Steeple, et le Prix de Tananarive, la principale épreuve de l'année réservée aux officiers.

◆ ◆ ◆

Il est un fait assez curieux à constater, c'est que le Prix Le Gourzy comme le Prix du Président de la République sont considérés comme les éliminatoires françaises de la Grande Course de Haies et du Grand Steeple ; or, un seul des vainqueurs du Prix Le Gourzy, Kerym, a, en 1899, gagné la Grande Course de Haies, et jamais encore le vainqueur du Prix du Président de la République n'a triomphé dans notre Grand Steeple. C'est que, en général, les conditions des handicaps ne sont point favorables au bon cheval ; il est peu probable que Robo, malgré l'excellente condition dans laquelle il s'est présenté, battrait Arizona à poids égal; l'excellent Ruddock, du reste, ne croyait pas à la victoire de son Robo.

J'espère bien que voilà Ruddock déseguignonné. Il paraît qu'Arizona ne possédait pas tous ses moyens et que le fils d'Omnium II avait été victime récemment d'un léger accident à l'entraînement; la manière si plaisante dont il avait gagné récemment lui avait attiré toutes les faveurs, et cependant, il fallait songer que l'entraînement Leigh n'est plus à son apogée; du reste, le fameux Américain est dans une passe plutôt mauvaise, que je prévoyais il y a un mois. Dimanche encore, aucun de ses représentants n'a passé le poteau vainqueur. Parmi les concurrents classés, Savone est celui qui a peut-être la meilleure qualité et il l'a, du reste, prouvé en prenant une très bonne seconde place; peut-être bien que si le jeune Cirot avait montré moins de confiance et plus de tête, il aurait battu Robo.

Avant la victoire — La sortie de Violon II.
Violon II, *5 a., 74 k., par Toujours et Victorine. Propriétaire, M. R. Douvreleur; éleveurs, MM. du Chevalard et Gauthier; entraîneur, Baresse; jockey, Campbell.*

Espérons que Violon II, l'excellent steeple-chaser de M. Douvreleur, rompra, cette année, la tradition qui veut que le vainqueur du Prix du Président de la République succombe dans le Grand Steeple jamais, du moins, à ma souvenance, depuis que se dispute cette épreuve, un cheval n'a gagné avec une pareille aisance, et le fils de Toujours portait le top weight : 74 kil. ! Ce fut un quasi-walk-over pour Violon, que Baresse a su avec une science consommée remettre sur pied après son terrible accident du printemps dernier. Parti en tête, il a mené pendant les 4.200 mètres du par-

Gretz (Lt Mascarel)
The Fool (Lt Supper), arrivé 1er
Ciral (Lt Larregain)
Gratin II (Lt Margraff), arrivé 2e
Yes (Lt de Juniac).
Homesick (Lt Bausil), arrivé 4e
Almenêches (Lt de St-Sauveur), arrivé 3e

Le Prix de Tananarive (Steeple-chase militaire — Hors série).

cours, et à aucun moment aucun de ses concurrents ne s'est trouvé en mesure de le menacer. Il nous faut admirer aussi, et sans réserves, la très belle course fournie par le vieux Umber; après sa victoire dans le Prix de l'Equinoxe, le fils de The Condor semblait fini, claqué, c'est à peine s'il avait pu atteindre le poteau. Dimanche, il était frais comme un trois ans et c'est sans effort trop grand qu'il a fini à quatre longueurs seulement de Violon II. Baresse et Botten, avec Violon II et Umber, ont accompli un vrai tour de force, et Lucien Robert nous a présenté un Bébé réellement séduisant; si le cheval du comte de Cherisey n'a pris que la troisième place, je crois que son dernier mot n'est pas dit et que si, parmi les concurrents français, il en est un qui doive devancer Violon II dans le Grand Steeple, ce pourrait bien être Bébé qui a sauté très correctement tous les obstacles et su placer sur le plat une bonne pointe de vitesse, car c'est après le dernier obstacle qu'il a pris la place à Voleur, Pétard et Red Cedar. Le lot qui disputa le Prix de Tananarive, le plus important des steeple militaires qui se disputent à Auteuil, n'était certes pas brillant; il a paru encore beaucoup plus... modeste, étant donné qu'on venait de voir défiler le dessus du panier des spécialistes des haies et des steeple. Nos officiers de cavalerie, d'artillerie et du train, ont mené ce steeple avec leur maëstria accoutumée, et le 31e régiment de dragons, qui s'est signalé déjà dans maintes épreuves sportives, s'est couvert de gloire en prenant les deux premières places. Nous devons une mention spéciale au lieutenant Supper qui pilotait le vainqueur The Fool appartenant à son camarade De Précourt; au saut du huit, le brillant cavalier perdit un étrier, et c'est sans étrier qu'il a fini le parcours; malgré une très grosse faute à la dernière haie, The Fool prit sur le plat l'avantage sur son compagnon d'écurie Gratin II. Almenèches, toujours monté par le lieutenant de Saint-Sauveur, a dû se contenter de la troisième place, menacé de très près par Homesick que montait ce parfait cavalier qu'est le lieutenant Bausil, que nous allons retrouver dans le Championnat du cheval d'armes.

FRANC PICARD.

La rentrée du vainqueur du Prix de Tananarive.
The Fool, *h. b., à 77 k., par Wiseman et Primerose, au lieutenant de Précourt, du 31e régiment de dragons, monté par le lieutenant Supper, du même régiment.*

Attendant le vainqueur.
Ce lad militaire a peut-être moins d'allure que le grand nègre de chez Leigh, mais il est tout aussi soigneux des chevaux de son officier.

LA FÊTE SPORTIVE DES BOUCHERS

La course du Vendredi-Saint.
Le départ des cyclistes. *Le départ des coureurs à pied.*

Jacquelin timbre le bras de Doliac, président de l'A. S. de la Boucherie.

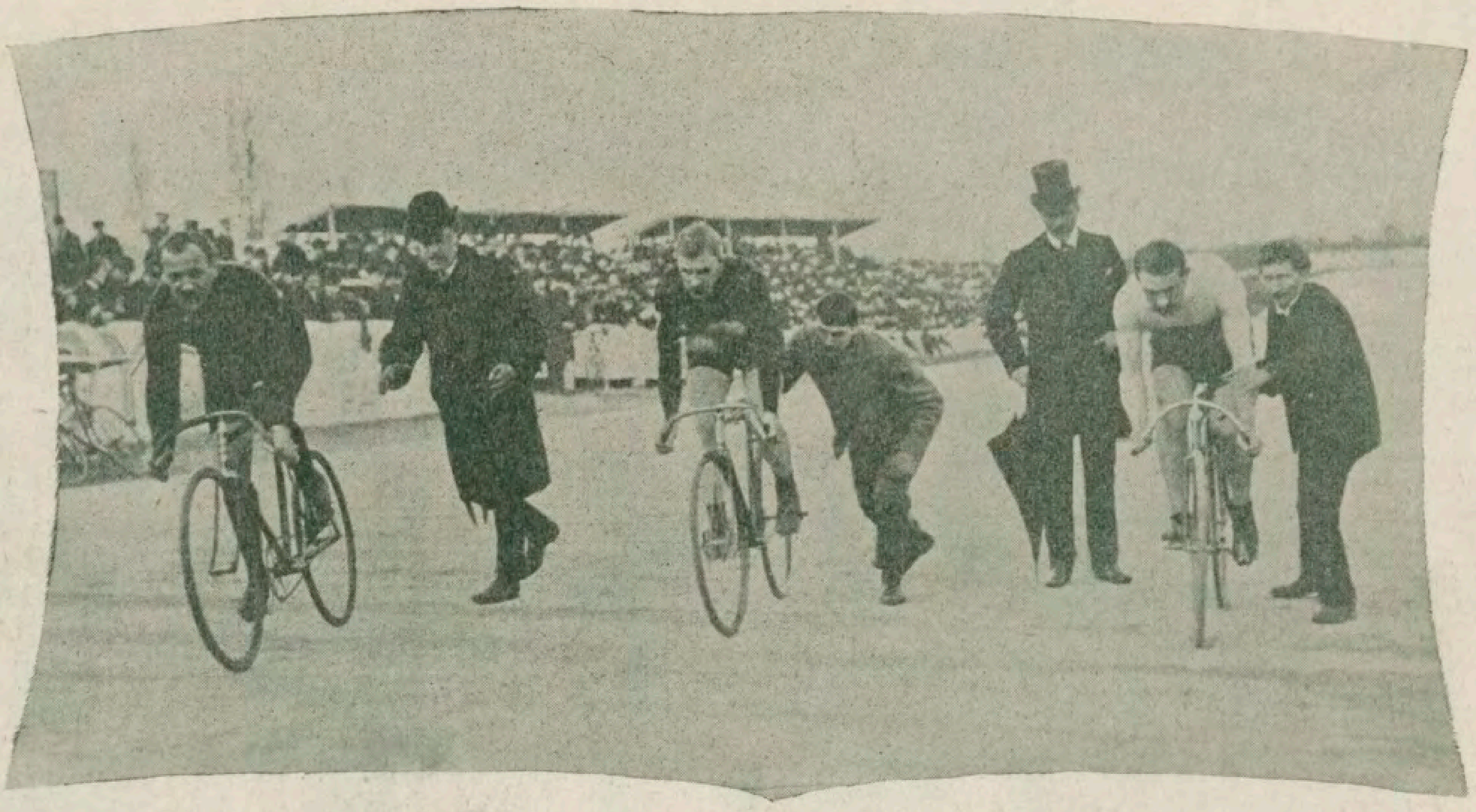
Jacquelin s'amuse !
En attendant l'arrivée des concurents, Jacquelin organise une course de Tout-Tout-Petits.

Jules Mondel, 1er Macré, 2e
Les deux vainqueurs de la catégorie coureurs à pied.

Le Vendredi Saint est jour de fête pour les bouchers. C'est même leur seul jour de fête. Profitant annuellement de cette occasion unique, l'Association Sportive de la Boucherie, à l'instar des années précédentes, a fait disputer, la semaine dernière, sur la belle route de Melun, la course dite « Course du Vendredi-Saint ». Ouverte à deux catégories : cyclistes et pédestrians, cette épreuve a remporté le plus vif succès. Eugène Libeaud s'est brillamment classé premier dans la catégorie cycliste, tandis que Jules Mondel s'adjugeait facilement la catégorie pédestre.

La Réouverture du Parc des Princes

Dimanche dernier, le vélodrome du Parc des Princes a ouvert ses portes pour la première fois cette année. Le programme de cette première, très alléchant par la quantité des épreuves et la qualité des concurrents, a été malheureusement gâté par le mauvais temps dont nous avons été gratifiés dimanche et lundi derniers.



Mayer, 2e — Ellegaard, 3e — Meyers, 1er

Lundi 4 avril, le départ de la finale du Grand Prix de Pâques.

* * *

J'INTITULERAI volontiers cet article "Les tribulations d'une grande première sportive". Nous avons, en effet, assisté, dimanche et lundi derniers, à un grand spectacle sportif en plusieurs actes et plusieurs tableaux :

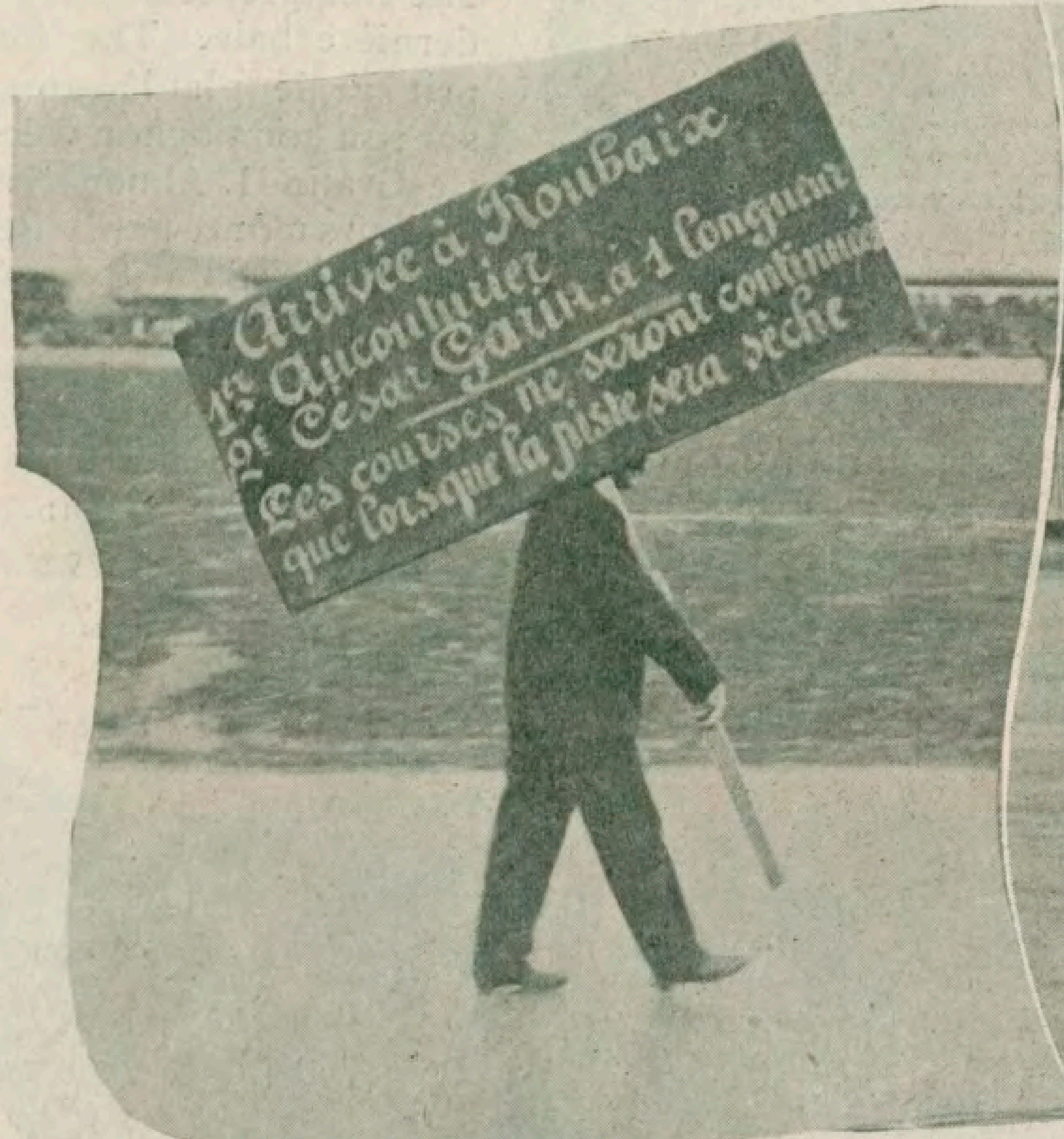
1er acte : Les habitués du pesage du Parc des Princes, ceux qui s'y donnent rendez-vous les jours des grandes premières, se retrouvent à, ceux-ci dans la loge abandonnée durant les longs mois d'hiver, ceux-là dans leur coin habituel, celui que l'on a choisi parce qu'il est le meilleur. Tout le monde enfin est heureux. Vivent les réunions en plein air! Les coureurs défilent. Eux aussi semblent revivre et cette multitude de maillots bariolés sur ce long ruban de piste donnent un air de gaieté à tout cet ensemble. Malheureusement la pluie, la maudite pluie, veut être de la partie et vient arrêter courses et coureurs. Le rideau se baisse. C'est le *second acte*.

2e acte, 9 heures du soir : Changement de décor ; le vélodrome d'Hiver. — Vu l'impossibilité de faire la réunion au Parc des Princes, la direction avait en effet avisé spectateurs et acteurs que les épreuves se continueraient le soir même au Vél' d'Hiv. Et voilà comment nous pûmes voir, à la lueur des lampes électriques, Meyers, Ellegaard, Bardgett et les autres gagner leur demi-finale dans le Grand Prix de Pâques.

3e acte : Lundi de Pâques au Parc des Princes. — Lever de rideau, oh ! combien timide ! Desgrange scrute l'horizon et se montre très inquiet. Enfin pluie, soleil, repluie, beau temps. La réunion a lieu. Pour nous faire prendre patience, la direction offre quelques intermèdes. Les spectateurs deviennent acteurs en l'occurrence et c'est ainsi que quelques braves pékins se livrent sur la pelouse à des sprints en course à pied. Jacquelin, que l'U.S.F.S.A. n'a pas encore suspendu, gagne de loin et se révèle excellent pédestrian. Enfin la piste est sèche; en course tout le monde est satisfait, sauf pourtant Ellegaard et Mayer qui se font battre par Meyers dans le Grand Prix de Pâques, et Michael, Simar, Dangla et Bruni qui se classent derrière Contenet dans la course de l'heure.

Enfin, cher lecteur, n'est-ce pas les "Tribulations d'une grande première"?

GEORGES BERG.


Arrivée à Roubaix
1er Aucouturier
2e César Garin à 1 longueur
Les courses ne seront continuées que lorsque la piste sera sèche

Comment on apprit aux spectateurs la victoire d'Aucouturier dans Paris-Roubaix.

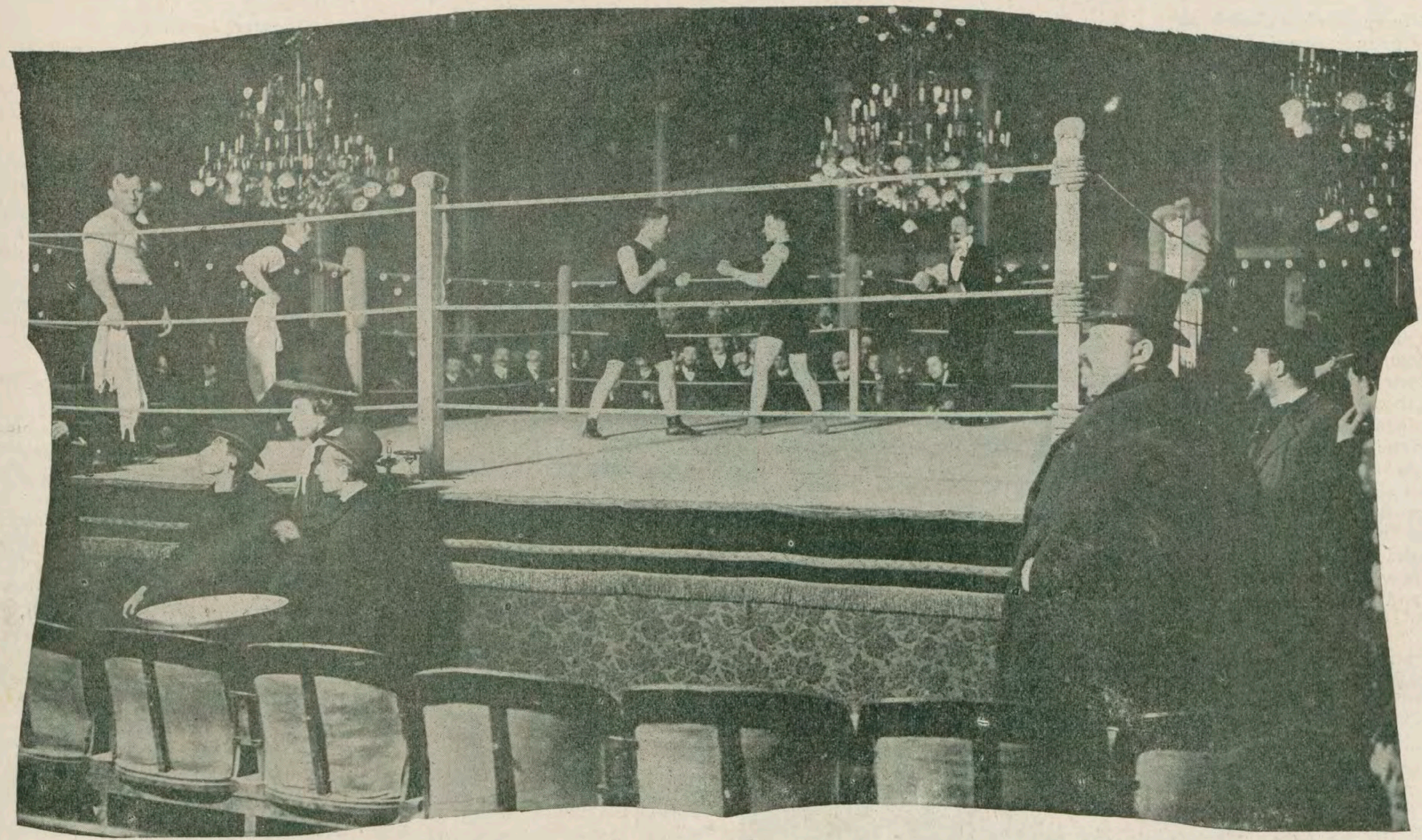
Mayer, 2e — Meyers, 1er

L'arrivée de la finale du Grand Prix de Pâques,
Ellegaard abandonne par suite de crevaison de pneumatique.

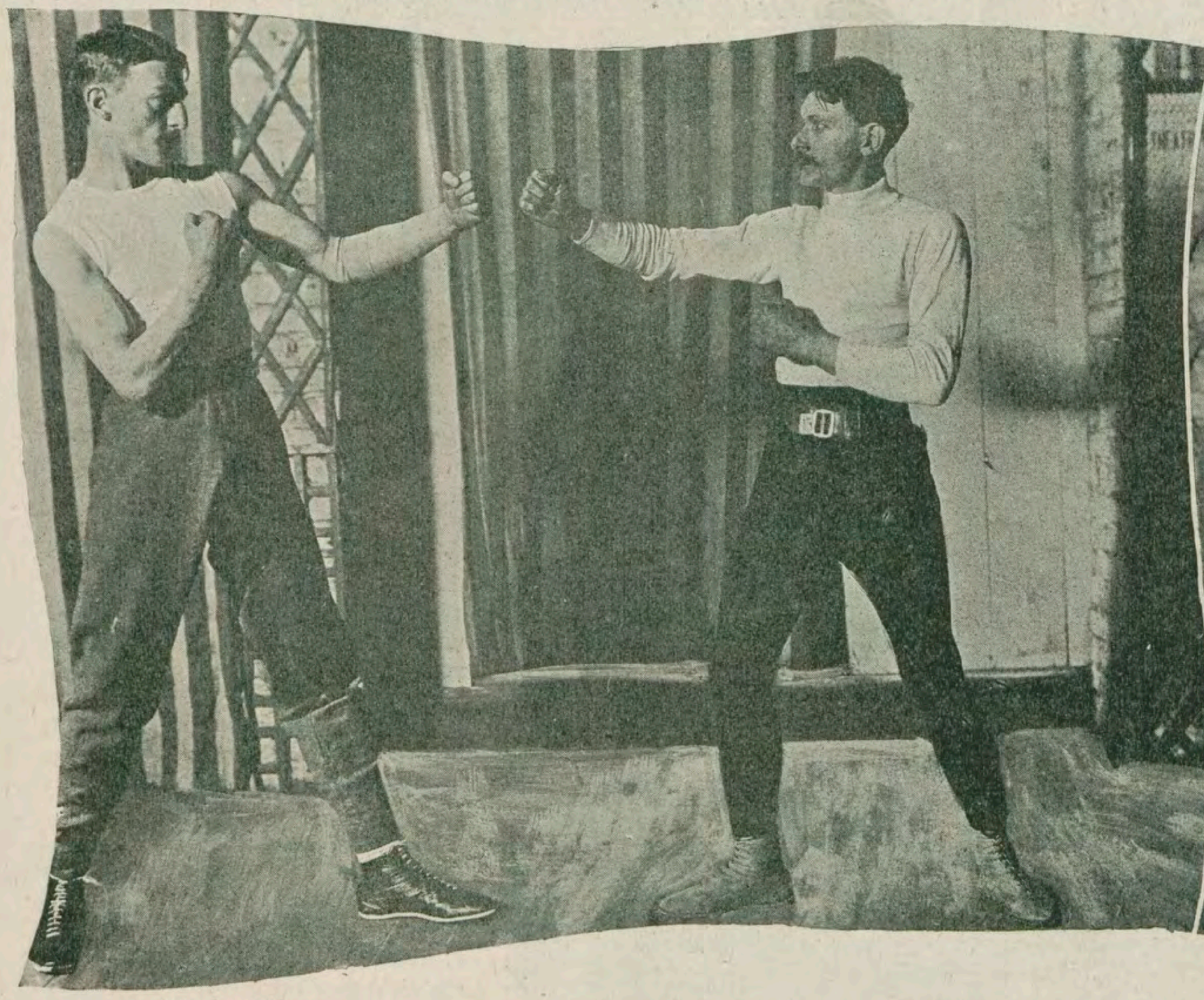
Le séchage de la piste par un autodafé de journaux.

La rentrée de Michaël en course.
Pour la première fois depuis un an, Michaël est rentré en piste lundi dernier au Parc des Princes, dans la course de l'heure.

Les Championnats de Boxe



LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE BOXE ANGLAISE. — L'ASSAUT JORDAN-DE LA ROCHETTE
Après trois rounds chaudement disputés, la victoire revient enfin à Jordan, qui remporte ainsi le titre de Champion de France de boxe anglaise (poids légers).



Léon Legrand, champion du monde de boxe française (poids moyens).

Van Roose, champion du monde de boxe française (poids lourds).

LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE BOXE FRANÇAISE

Les Championnats de France et du Monde de Boxe viennent de prendre fin, après avoir obtenu un bon succès. Les assauts ont tous présenté l'intérêt escompté et les finales des championnats ont été particulièrement intéressantes, car elles mettaient en présence des hommes de réelle valeur.

Legrand, en boxe française (poids moyens), a été étourdissant et Van Roose (poids lourds) a dû déployer toute sa science pour avoir raison de Deligny. Jordan et de la Rochette ont fait un véritable combat, et les jeunes Jeanniot et Ducasse, en boxe anglaise, aussi, nous font bien augurer pour l'avenir. Hérivaux a magnifiquement gagné le Championnat de canne (amateurs) pendant que Bonnechère, déjà champion l'année dernière, triomphait encore cette année en battant Dechambourg.

LE GRAND NATIONAL A LIVERPOOL

Liverpool vient d'avoir sa grande semaine dont le couronnement est cette épreuve unique au monde, le Grand National, steeple-chase handicap. Le meeting de Liverpool attire chaque année la foule des sportsmen et l'élite des chevaux d'obstacles du Royaume-Uni.

* * *

Les programmes en Angleterre valent le déplacement; dans la semaine de Liverpool, sur six épreuves, deux sont de 20.000, une de 25.000, une de 12.500 et une de 5.000, cela fait rêver nos entraîneurs.

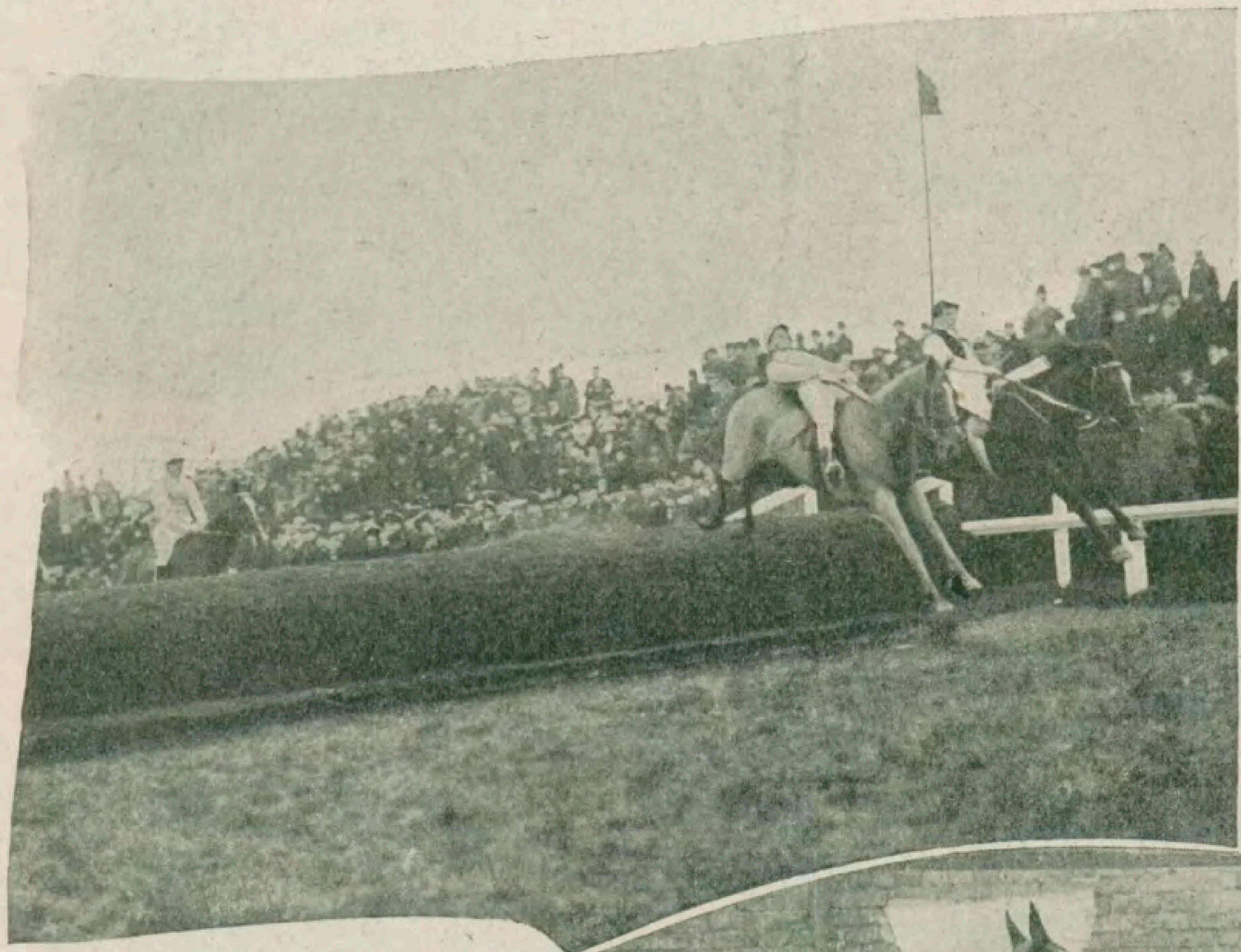
Quant à l'épreuve du Grand National, son allocation est moins importante que celles de nos grandes épreuves d'obstacles ; aussi voit-on chaque année des concurrents anglais passer le détroit, quand jamais, pour ainsi dire, nos couleurs ne sont représentées dans le Grand National. C'est une épreuve très dure que ce Grand National; elle est, du reste, unique au monde. L'allocation est de 53.125 francs, sa distance de 7.200 mètres, et les obstacles sont beaucoup plus durs que ceux d'Auteuil et même de Pau. Il n'y eut pas moins de 25 partants cette année; parmi eux, un cheval du roi, Ambush II, qui est tombé au troisième obstacle. Il est dit que S. M. Edouard ne pourra jamais gagner cette grande épreuve nationale. Les incidents sur un parcours aussi long et hérissé d'obstacles difficiles ont été nombreux; 9 chevaux seulement ont terminé les 7.200 mètres et le vainqueur a été un outsider, Moifaa, un vieux cheval appartenant à M. Spencer Gollan et monté par Birch; Kirkland, à M. Bibby et The Gumrer, à M. J. Widger ont pris les places. Ce Moifaa, par Natator et Denbigh, est d'origine australienne ; son propriétaire a eu en Angleterre d'assez nombreux succès avec des chevaux importés d'Australie ; il gagna notamment le City and Suburban Handicap en 1901 avec Australian Star. Moifaa n'avait couru que deux fois en Angleterre ; non placé dans l'Open Steeple-Chase, à Hunt Park, en janvier, il est arrivé troisième, en février, dans le Mole Handicap, à Sandown Park.

Moifaa est de " sang noble "; il descend en ligne directe du fameux Hérod, né en 1758 et qui réunissait les sangs de Beyerly Turk et de Flying Childers. Le père de Moifaa, Natator, est fils de Traducer, par The Lebel, un fils de Pantaloon ; Traducer fut importé en Nouvelle-Zélande en 1862 et a produit trois gagnants du Derby d'Australie : Natator en 1878, Sir Madred en 1880 et Cheviot en 1882. Quant à la mère du vainqueur du Grand National, Denbigh, elle n'est pas inscrite au Stud-book, mais il n'est pas dit qu'elle ne soit pas de pur sang, elle a couru avec quelque succès en Nouvelle-Zélande.

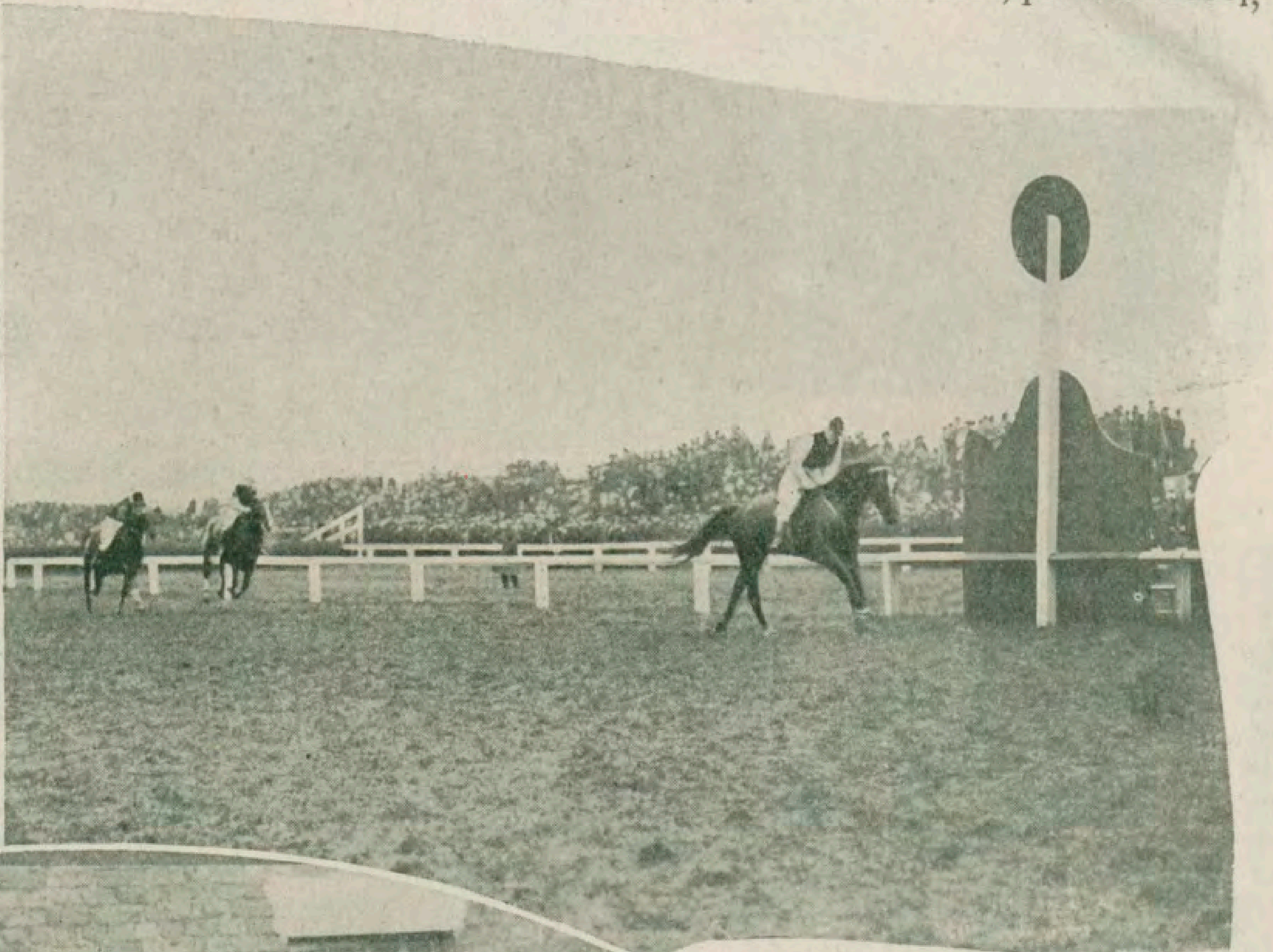
On raconta, après la victoire de Moifaa, que le vainqueur du Grand National était tombé à la mer au cap de Bonne-Espérance et avait gagné la terre à la nage. Ce n'est pas lui qui fut le héros de cette aventure, mais un autre australien, Kiora, qui faisait également partie du champ dans le Grand Steeple-Chase de Liverpool.

F. P.

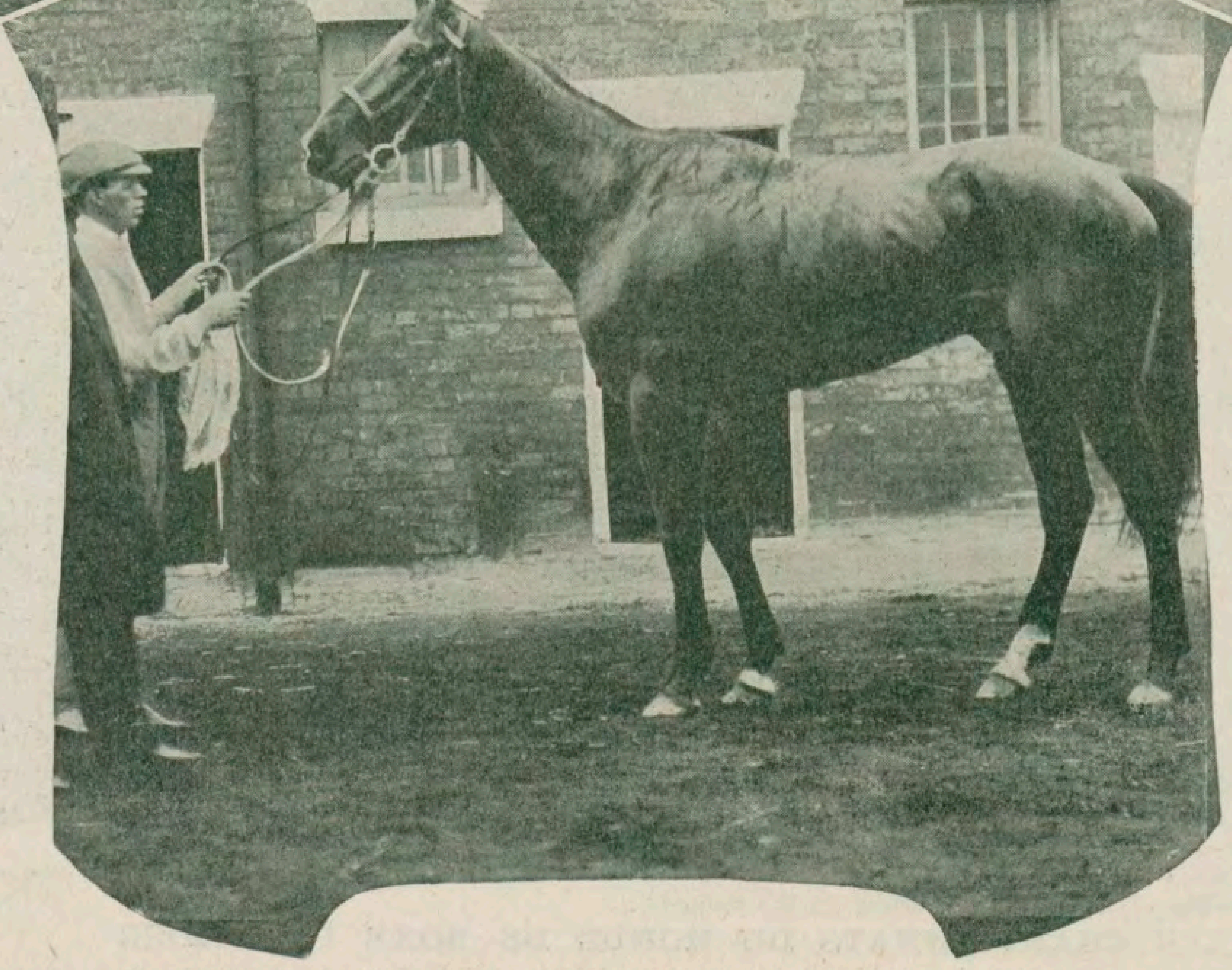
Le défilé des concurrents du Grand Steeple-Chase National (53.125 fr. — 7.200 m.).
En tête, Ambush II, le steeple-chaser de S. M. le roi d'Angleterre. Les représentants du roi n'ont jamais encore triomphé dans le Grand Steeple-Chase National. Cette année, Ambush II est tombé.



Le saut de la rivière.
La rivière de la piste des Steeple de Liverpool est à peu de chose près la même que celle de la piste d'Auteuil, mais il est d'autres obstacles beaucoup plus durs.



L'arrivée du Grand Steeple National.
En tête Moifaa, un cheval australien, monté par Birch; derrière, Kirkland, également australien et monté par Mason, puis The Gumrer, monté par le fils du propriétaire.



Le vainqueur du Grand Steeple-Chase National. (53.125 fr. — 7.200 m.).
Moifaa, *à 66 kil. 1/2, par Natator et Denbigh, appartenant à M. Spencer Gollan. Moifaa était loin d'être un des favoris de l'epreuve; il est parti à une cote d'outsider. 9 chevaux seulement sur 25 ont terminé le parcours.*

Le Championnat militaire de Cross-Country de la "Vie au Grand Air"

(Suite)

Nous donnons aujourd'hui la suite des comptes rendus qui nous ont été adressés par nos correspondants.

Amiens, 20 mars.

L'épreuve éliminatoire pour la 2e région a complètement réussi. Le départ a été donné à 8 heures par M. Hullin, au Vélodrome, que son propriétaire, M. Boetcher, ancien vétéran de la Défense de Belfort, met gratuitement à la disposition de nos troupiers trois après-midi par semaine et le dimanche matin, pour les jeux sportifs. Le lieutenant Bremard et M. Seylaz, correspondant de la *Vie au Grand Air*, suivaient l'épreuve. Le parcours, comprenant 14 kil. 500 environ, était très accidenté et rendu très dur par l'état du sol qui était devenu glissant par suite de la pluie. Le sergent Helley, du 72e, a gagné facilement avec plus de 200 mètres d'avance sur le second.

Toul, 20 mars.

Le Cross de la *Vie au Grand Air* a eu à Toul un énorme succès. Malgré la coïncidence du centenaire de la fondation du collège, les spectateurs se sont pressés en foule pour assister, en différents endroits, aux péripéties de la course. Le temps était superbe. La piste tracée par le lieutenant Rungs, du 146e, remplissait toutes les conditions réglementaires en tant que difficultés et distance. Le 4e bataillon de chasseurs à pied, de Saint-Nicolas-du-Port, a gagné par 50 points contre 97 au 2e bataillon de chasseurs. Ce brillant succès fait le plus grand honneur au corps d'officiers de ce bataillon et particulièrement au sous-lieutenant Baud, qui a su amener ses hommes en condition parfaite.

Le général Pamard, commandant la 39e division, présidait à l'arrivée et a chaudement félicité les vainqueurs auxquels il a remis les prix individuels offerts par les officiers.

Remarqué dans l'assistance le général de Lammenerville, commandant la 77e brigade et sa charmante famille; les colonels de Morin, commandant le 146e d'infanterie; Rousset, le 153e, et de nombreux officiers supérieurs et subalternes de la garnison et des garnisons voisines. La musique du 160e de ligne a fait entendre pendant la course ses plus brillants morceaux.

Comme on le voit, le fait caractéristique de ces diverses épreuves est l'émulation qui a régné dans chaque corps d'armée entre les différentes équipes, ce qui permet d'espérer une belle lutte pour l'épreuve finale.

Voici maintenant la suite des divers classements :

1re RÉGION. — LILLE

1. Millet (43e inf.), 1 h. 8 m. 50 s.

2. Sorel (33e inf.), 1 h. 11 m. 10 s.

3. Delattre (43e inf.), 1 h. 11 m. 35 s.

4. Coupez (43e inf.), 1 h. 14 m. 42 s., 5. Cattelotte (43e inf.), 1 h. 15 m. 20 s., 6. Abraham, Petit, Baraquin (33e inf.), 1 h. 17 m. 38 s., 9. Meunier (43e inf.), 1 h. 18 m. 12 s., 10. Potteau (43e inf.), 1 h. 18 m. 15 s.

11. Hubersen (43e inf.), 1 h. 18 m. 20 s., 12. Candelier (43e inf.), 1 h. 18 m. 22 s., 13. Waillez (33e inf.), 1 h. 20 m. 2 s., 14. Delacter (33e inf.), 1 h. 20 m. 3 s., 15. Lepelletier (33e inf.), 1 h. 20 m. 4 s., 16. Jacob (33e inf.), 1 h. 20 m. 5 s.. 17. Gibert (5e Cie O. A.), 1 h. 20 m. 6 s., 18. Langa (5e Cie O. A.), 1 h. 24 m., 19. De Jaegher (4e cuir.), 1 h. 24 m. 20 s., 20. Espinouze (43e inf.), 1 h. 24 m. 25 s.

21. Leuillieux (33e inf.), 1 h. 25 m. 58 s., 22. Rossignol (4e cuir.), 1 h. 28 m. 35 s., 23. Rembuyser (33e inf.), 1 h. 29 m. 30 s., 24. Catteau (5e Cie O. A.), 1 h. 30 m. 20 s., 25. Poitrot (5e Cie O. A.), 1 h. 30 m. 40 s., 26. Cochez (5e Cie O. A.), 1 h. 30 m. 45 s., 27. Houbert (4e cuir.), 1 h. 32 m. 2 s., 28. Vandroth (4e cuir.), 1 h. 32 m. 2 s., 29. Mouchecourt (4e cuir.), 1 h. 32 m. 7 s., 30. Verleye (4e cuir.), 1 h. 32 m. 30 s.

31. Mansart (84e inf.), 1 h. 33 m., 32. Taveaux (84e inf.), 1 h. 37 m., 33. Vivrent (84e inf.), 1 h. 42 m. 30 s., 34. Simonet (5e Cie O. A.). 1 h 47 m. 40 s., 35. Garez (43e inf.), 1 h. 47 m. 55 s, 36. Leugrand (5e Cie O. A.), 1 h. 49 m.

Classement par équipes.

43e d'inf. Lille, 1 + 3 + 4 + 5 + 9 + 10 = 32.

33e d'inf. Arras, 2 + 6 + 7 + 8 + 13 + 14 = 50.

5e Cie O. A. Douai, 17 + 18 + 24 + 25 + 26 + 34 = 144.

4e Cuir. Cambrai, 19 + 22 + 27 + 28 + 29 + 30 = 155.

84e d'inf. Avesnes, 31 + 32 + 33 + 38 + 38 + 38 = 210.

6e RÉGION. — VERDUN

1. Filiatre (132e inf.), 57 m. 4 s.

2. Lt Brulé (155e inf.), 59 m. 34 s.

3. Pérard (155e inf.).

4. Lebrot (151e inf.), 5. Vauthier (141e inf.), 6. Soulman (3e groupe, inf. de forteresse), 7. Depré (155e inf.), 8. Ruffroy (155e inf.), 9. Berthé (132e inf.), 10. Donnat (155e inf.).

11. Rousset (154e inf.), 12. Truchot (148e inf.), 13. Lorgeou (132e inf.), 14. Finquant (1er groupe, inf. de forteresse), 15. Pierson (132e inf.), 16. Malou (19e bat. chass. à pied), 17. Delamotte (154e inf.), 18. Noilly (151e inf.), 19. Marlier (1er groupe, inf. de forteresse), 20. Martin (19e bat. de chass.).

21. Merlin (154e inf.), 22. Lépicier (1er groupe, inf. de forteresse), 23. Besnard (3e groupe, inf. de forteresse), 24. Dechamps (3e groupe, inf. de forteresse), 25. Lapierre (1er groupe, inf. de forteresse), 26. Pierquin (148e inf.), 27. Derquenne (1er groupe, inf. de forteresse), 28. Cripelet (25e artill.), 29. Tellier (1er groupe, inf. de forteresse), 30. Moussy (132e inf.).

31. Maléore (132e inf.), 32. Maitru (1er groupe inf. de forteresse), 33. Savin (155e inf.), 34. Loine (1er groupe inf. de forteresse), 35. Fortrat (1er groupe inf. de forteresse), 36. Brusembach (3e cuir.), 37. Matiron (154e inf.), 38. Poisson (148e inf.), 39. Pasquier (19e bat de chass.), 40. Jumeau (155e inf.).

41. Leroy (148e inf.), 42. Deux (148e inf.), 43. Lampon (154e inf.), 44. Petit (3e groupe inf. de forteresse), 45. Gaucher (151e inf.), 46. Dezas (132e inf.), 47. Petit (3e groupe inf. de forteresse), 48. Gremillon (25e artill.), 49. Couturier (132e inf.), 50. Lecomte (18e chass.).

51. Laillont (148e inf.), 52. Gagnepain (148e inf.), 53. Mangeard (19e bat. de chass.), 54. Joureau (40e artill.), 55. Philippe (154e inf.), 56. Béranger (19e bat. de chass.), 57. Langlois (151e inf.), 58. Bertet (151e inf.), 59. Guérin (155e inf.), 60. Achaud (3e Génie).

61. Couvreur (151e inf.), 62. Rocher (94e inf.), 63. Prudhom (94e inf.), 64. Costal (151e inf.), 65. Benoît (19e bat. de chass.), 66. Autremont (152e inf.), 67. Maqaire (94e inf.), 68. Richard 19e bat. de chass.), 69. Guyot (154e inf.), 70. Donnat (94e inf.).

71. Marmier (94e inf.), 72. Angenault (154e inf.), 73. Veolany (154e inf), 74. Debernot (155e inf.), 75. Fanon (3e gr. inf. de fort.), 76. Clesse (151e inf), 77. Marolle (3e gr. de fort.), 78. Zoulin (154e inf.), 79. Flamard (151e inf.), 80. Ausselle (161e inf.).

81. Denance (94e inf.), 82. Prud'homm (3e groupe, inf. de forteresse), 83. de Saint-Martin (94e inf.), 84. Baudry (132e inf.), 85. Lonot (155e inf.), 86. Boyard (25e artill.), 87. Combet (19e bat. de chass.), 89. Gosselin (25e artill.), 90. Hollain (148e artill.).

91. Dubois (161e inf.), 92. Driau (161e inf.), 93. Colbert (40e artill.), 94. Vauvry (40e artill.), 95. Gros (161e inf.), 96. Marcillière (161e inf.), 97. Pedurant (161e inf.), 98. Bertrand (19e bat. de chass.), 99. Etienne (3e groupe, inf. de forteresse), 100. Namur (18e chass.).

101. Gasparini (161e inf.), 102. Portaner (161e inf.).

Classement par équipes.

155e d'infanterie, 2+3+7+8+10+33=63.

132e d'infanterie, 1+9+13+15+30+31=99.

1er groupe d'infanterie de forteresse, 14+19+22+25+27+29=136.

148e d'infanterie, 5+12+26+38+41+42=164.

154e d'infanterie, 11+17+21+37+43+55=184.

3e groupe d'infanterie de forteresse, 6+23+24+44+47+75=219.

151e d'infanterie, 4+18+45+57+58+61=243.

19e bat. de chasseurs, 16+20+39+53+56+65=249.

94e d'infanterie, 62+63+67+70+71+81=414.

25e d'artillerie, 28+48+86+89+105+105=461.

161e d'infanterie, 80+91+92+95+96+97=551.

7e RÉGION. — BESANÇON

1. Schmitdkoffer (109e inf.), 1 h. 5 m. 11 s.

2. Bourreau (10e inf.), 1 h. 5 m. 12 s.

3. Lafond (133e inf.), 1 h. 6. m. 30 s

4. Simondi (133e inf.), 1 h. 6 m. 31 s., 5. Buisson (10e inf.), 1 h. 6 m. 50 s., 6. Malosse (60e inf.), 1 h. 6. 58 s., 7. Pinet (10e inf.). 1 h. 7 m. 5 s., 8. Coiffu (10e inf.), 1 h. 7 m. 6 s., 9. Jarillot (5e bat. de chass. à pied), 1 h. 7 m. 7 s., 10. Martinet (5e bat. de chass. à pied), 1 h. 7 m. 8 s.

11. Micourand (10e inf.), 12. Couillard (10e inf.), 13. Mailley (133e inf.), 14. Gilbert (109e inf.), 15. Paille (11e dragons), 16. Menain (3e bat. de chass. à pied), 17. Berne (5e artill.), 18. Mégnien (109e inf.), 19. Peugeot (21e bat. de chass. à pied), 20. Durandot (5e artill.).

21. Fenouillet (11e drag.), 22. Raffert (133e inf.), 23. Lhomme (134e inf.), 24. Morel (134e inf.), 25. Brisset (109e inf.), Bressey (60e inf.), 27. Topenot (60e inf.), 28. Voyement (134e inf.), 29. Monguin (109e inf.), 30. Dongeon (134e inf.).

31. Moretti (109e inf.), 32. Déal (133e inf.), 33. Siffert (10e inf.), 34. Paillot (60e inf.), 35. Dehaye (14e chass. à cheval), 36. Collet (10e inf.) 37. Gay (60e inf.), 38. Dietrich (134e inf.), 39. Cointre (5e art.), 40. Benoit (14e chass. à cheval).

41. Drevon (11e drag), . 42 Milliotte (21e bat. de chass. à pied), 43. Faivre (60e inf.), 44. Rey (11e drag), 45. Poncet (133e inf.), 46. Chaunavel (21e inf.), 47. Potey (21e bat. de chass.), 48. Goyard (133e inf.), 49. Nivollet (42e inf), 50. Messager (3e bat. de chass.).

51. Chateau (10e inf.), 52. Martin (152e inf.), 53. Martin (152e inf.), 54. Coudras (21e bat. de chass.), 55. Levigne (134e inf.), 56. Bourrely (11e drag.), 57. Brulard (11e drag.), 58. Grosjean (14e chass. à cheval), 59. Billet (60e inf.), 60. Meuthelet (21e inf.).

61. Lopinet (60e inf.), 62. Félix (60e inf.), 63. Clément (23e inf., 64. Ponthus (5e art.), 65. Coignet (134e inf.), 66. Busson (109e inf.), 67. Morandas (21e bat. de chass.), 68. Ponvalour (21e bat. de chass.), 69. Chaleyssin (14e chasseurs), 70. Chamois (21e inf.).

71. Thomas (152e inf.), 72. Pressat (5e art.), 73. Jounault (14e ch. à cheval), 74. Lt Herment (134e inf.), 75. Saverin (5e art.), 76. Paris (21e bat. de chass.), 77. Jacquot (21e bat. de chass.), 78. Charbonnier (3e bat de chass.), 79. Micollier (5e art.), 80. Moulin (Groupe du 4e bat.).

81. Carmignon (10e inf.), 82. Chandelier (5e bat. de chass.), 83. Regin (5e art.), 84. Guibait (5e chass. à pied), 85. Ringenoal (109e inf.), 86. Richard (42e inf.), 87. Corneloup (21e inf.), 88. Cabias (14e chass. à chev.), 89. Chaurand (23e inf.), 90. Dubost (21e inf.).

91. Lablanche (134e inf.), 92. Sorton (21e bat. de chass.), 93. Mongourd (42e inf.), 94. Perrot (42e inf.), 95. Ballay (5e bat. de chass.), 96. Vallot (134e inf.), 97. Favier (42e inf.), 98. Humbert (23e inf.), 99. Dormier (3e bat. de chass.), 100. Boutifert (21e inf.).

101. Milot (5e artill.), 102. Miny (14e chass.), 103. Maltaverne (21e inf.), 104. Grosjean (3e bat. de chass.), 105. Lachal (5e art.), 106. Amiot (133e inf.), 107. Rioux (42e inf.), 108. Troliet (11e drag.), 109. Maguin (133e inf.), 110. Langlois (14e chass. à cheval).

111. Foussadier (14e chass.), 112. Morgant (152e inf.), 113. Loridat (152e inf.), 114 Courty (groupe du 4e bat.), 115. Thennevin (3e bat. de chass.), 116. Castanie (44e inf.), 117. Fort (11e dragons), 118. Huon (21e inf).

Classement par équipes.

10e d'infanterie, 2 + 5 + 7 + 8 + 11 + 12 = 45.

109e d'infanterie, 1 + 14 + 18 + 25 + 29 + 31 = 118.

133e d'infanterie, 3 + 4 + 13 + 22 + 32 + 45 = 119.

60e d'infanterie, 6 + 25 + 27 + 34 + 37 + 43 = 172.

134e d'infanterie, 23 + 24 + 28 + 30 + 38 + 55 = 198.

11e dragons, 15 + 21 + 41 + 44 + 56 + 57 = 234.

21e bat. de chasseurs à pied, 19 + 42 + 47 + 52 + 54 + 67 = 281.

5e d'artillerie, 17 + 20 + 39 + 64 + 72 + 75 = 287.

14e chasseurs à cheval, 35 + 40 + 58 + 69 + 73 + 88 = 363.

21e d'infanterie, 46 + 60 + 70 + 87 + 90 + 100 = 453.

3e bat. de chasseurs à pied, 16 + 50 + 78 + 99 + 104 + 115 = 462.

42e d'infanterie, 49 + 86 + 93 + 94 + 97 + 107 = 526.

Non classés.

152e d'infanterie, 5e bat. de chasseurs à pied, 23e d'infanterie, 44e d'infanterie, groupe des 4e bataillons.

8e RÉGION. — NEVERS

1. Schwartz (85e inf.), 1 h. 15 m. 10 s.

2. Fumeron (13e inf.), 1 h. 15. 12 s.

3. Boitard (95e inf.), 1 h. 16 m. 50 s.

4. Gargaud (95e inf.), 1 h. 17 m. 1 s., 5. Guillemain (13e inf.), 1 h. 17 m. 40 s., 6. Moncel (13e inf.), 1 h. 17 m. 50 s., 7. Raveau (95e inf.), 1 h. 18 m., 8. Simon (85e inf.), 1 h. 19 m. 10 s., 9. Dubois (95e inf.), 1 h. 19 m. 10 s., 10. Martin (13e inf.), 1 h. 19 m. 54 s.

11. Tavier (95e inf.), 12. Frigolet (95e inf), 13. Bouret (13e inf.), 14. Saulnier (95e inf), 15. Mollier (13e inf.), 16. Beau (95e inf.), 17. Magnien (13e inf.). 18. Giraud (85e inf.), 19. Breujot (95e inf.), 20. Schlatterer (85e inf.).

21. Chappon (85e inf.), 22. Germain (85e inf.), 23. Sailly (85e inf.), 24. Malseng (13e inf.), 25. Barré (85e inf.), 26. Clément (85e inf.), 27. Maire (95e inf.), 28. Praslon, Lapleigné (13e inf.).

Classement par équipes.

95e d'infanterie, 3 + 4 + 7 + 9 + 11 + 12 = 46.

13e d'infanterie, 2 + 5 + 6 + 10 + 13 + 14 = 50.

85e d'infanterie, 1 + 8 + 15 + 16 + 17 + 18 = 75.

9e RÉGION. — POITIERS

1. Elie (125e inf.), 1 h. 2 m.

2. Graton (125e inf.), 1 h 3 m.

3. Auzanne (125e inf.), 1 h. 4 m.

4. Lablay (77e inf.), 1 h. 5 m.

5. Montaufier (125e inf.), 1 h 9 m., 6. Huny (75e inf.), 1 h. 10 m., 7. Sinonelle (77e inf.), 1 h. 10 m., 8. Gaborit (125e inf.), 1 h. 10 m., 9. Alphand (125e inf.), 1 h. 11 m., 10. Laborde (125e inf.), 1 h. 12 m.

11. Fayolle (77e inf.), 12. Bourget (114e inf.), 13. Blanchard (77e inf.), 14. Gillet (125e inf.), 15. Bernard (114e inf.), 16. Olivier (77e inf.), 17. Levy (114e inf.), 18. Gelet (114e inf.), 19. Pie (114e inf.), 20. Normant (114e inf.).

21. Cortel (77e inf.), 22. Murail (114e inf.), 23. Avant (77e inf.), 24. Doussaint (77e inf.), 25. Lecam (125e inf.) 26. Morinière (77e inf.), 27. Sellier (114e inf.), 28. Sandini (114e inf.), 29. Malo (114e inf.).

Classement par Équipes.

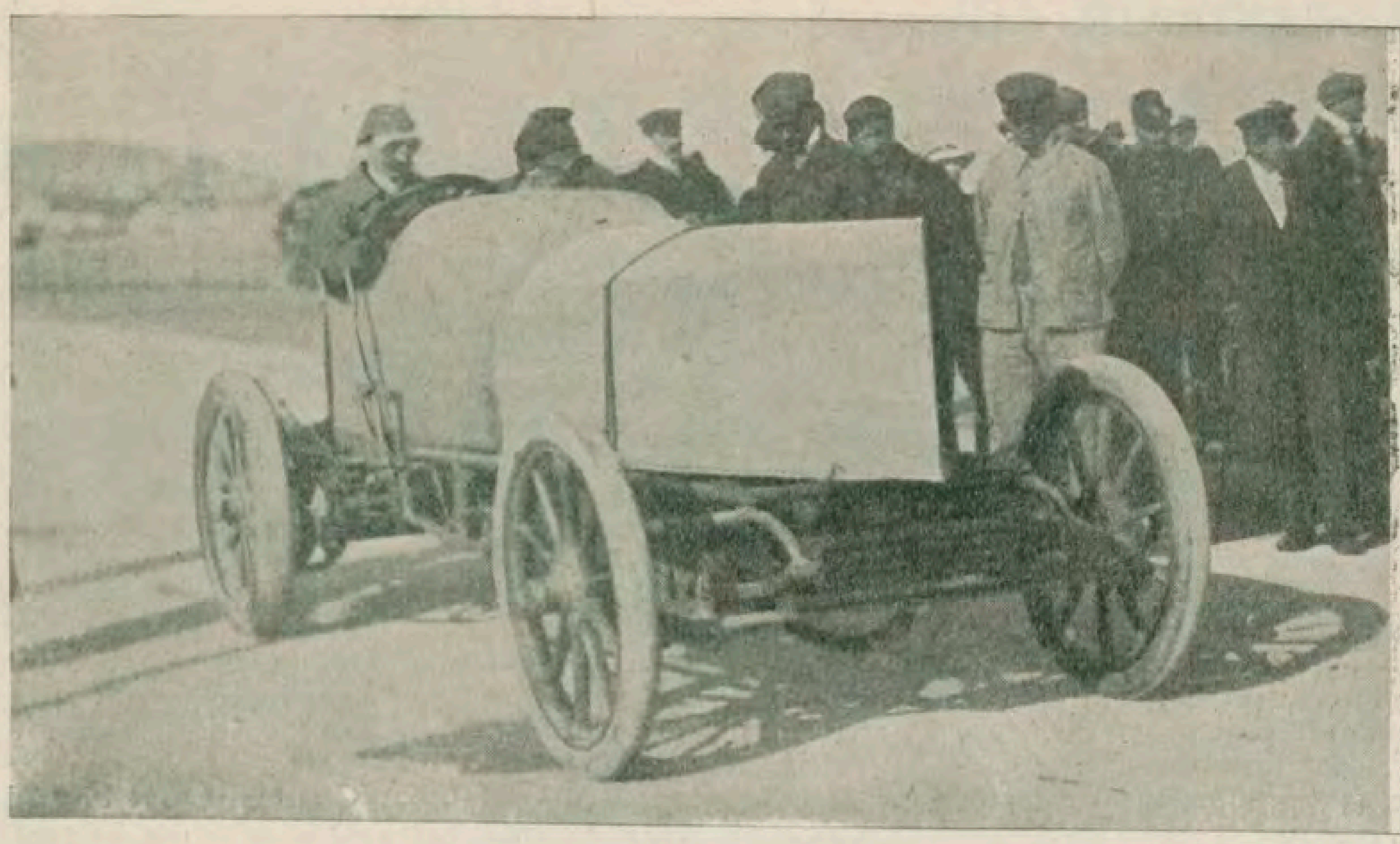
125e d'infanterie, 1 + 2 + 3 + 5 + 8 + 9 = 28.

77e d'infanterie, 4 + 6 + 7 + 11 + 13 + 16 = 57.

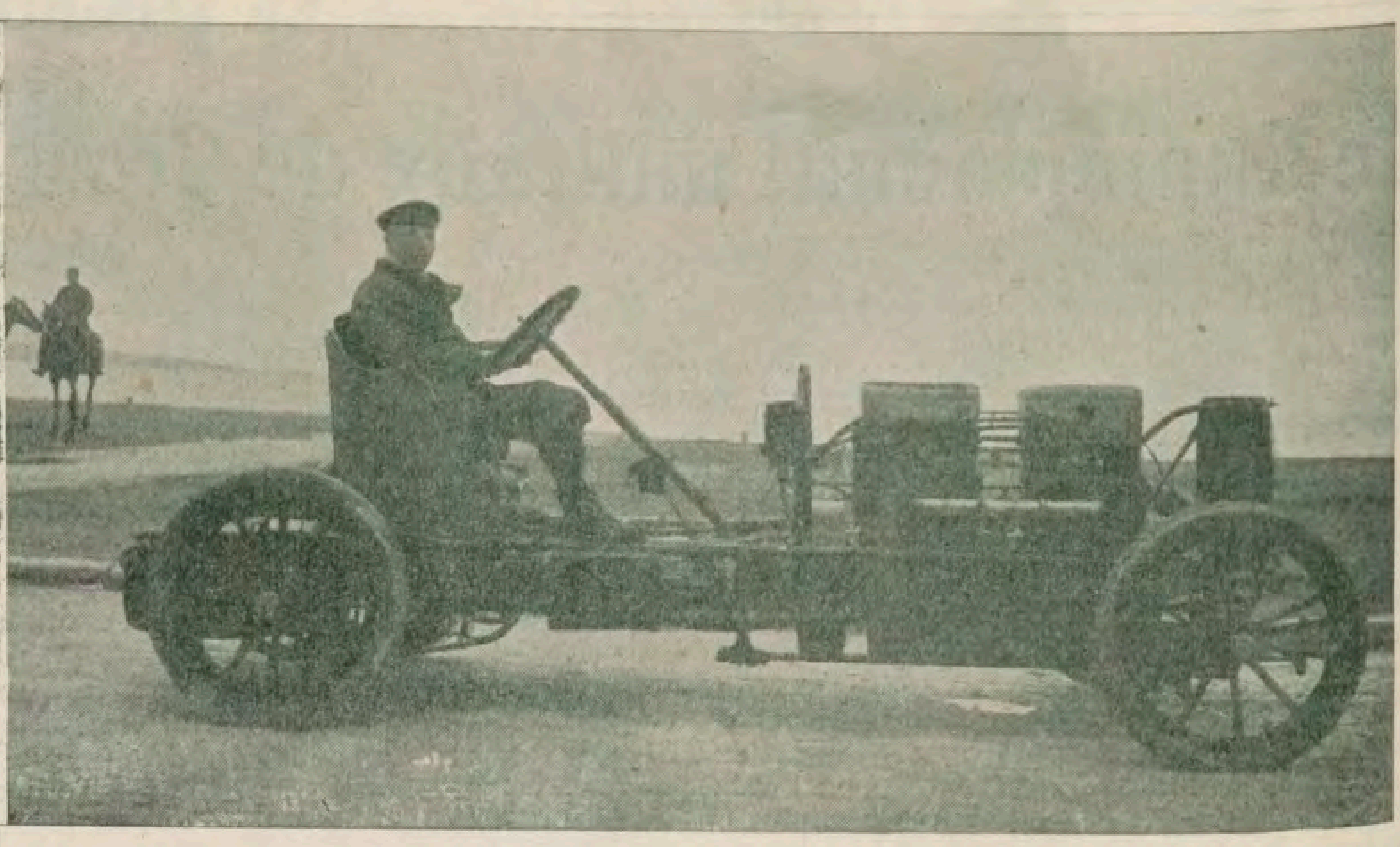
114e d'infanterie, 12 + 15 + 17 + 18 + 19 + 20 = 101.

(A suivre.)

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



Rigolly, vainqueur des deux Coupes Henri de Rothschild et de la Course du Mille, a Nice ; recordman du monde du kilomètre lancé (152 kil. 542 m. a l'heure) sur sa voiture **Gobron-Brillié**, munie de pneumatiques **Michelin.**



Duray, vainqueur de la Coupe de Caters, deuxième derrière Rigolly dans les Coupes Henri de Rothschild et dans la Course du Mille, a Nice (le mille en 53 s. 3/5 dead heat avec Rigolly) sur sa voiture **Gobron-Brillié**, munie de pneumatiques **Michelin.**

AUTOUR DES SPORTS

MORT DE M. PAUL AUMONT

Une des figures les plus connues du turf et de l'élevage français vient de disparaître.

M. Paul Aumont. Le baron Finot, un des doyens du turf.

La dernière photographie de M. Paul Aumont faite au pesage

M. Paul Aumont est mort la veille de Pâques de la maladie dont il souffrait depuis longtemps déjà et qui ne laissait plus d'espoir à son entourage. M. Paul Aumont avait succédé dans la direction du haras de Victot et de l'écurie de courses bien connue, à son père, l'éleveur de Monarque. Bien que vendant depuis plusieurs années la majorité de ses produits, ses couleurs n'avaient jamais cessé de paraître sur le turf. Les dernières victoires de la casaque blanche ont été remportées par Nossibé et Camisole. Son année la plus glorieuse fut peut-être 1887, quand il remporta le Derby avec Monarque (second du nom) et le Grand Prix avec Ténébreuse, qui devait par la suite remporter deux fois le Gladiateur. Il avait déjà gagné le Prix du Jockey-Club en 1872, avec Revigny; le Prix de Diane, en 1874, avec Destinée, en 1882, avec Mademoiselle de Senlis, en 1893, avec Praline. Sa mort sera regrettée de tous à Chantilly comme en Normandie.

SANTOS-DUMONT, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

La récente promotion du Ministère des Affaires Etrangères comprend un nom qui est cher à tous les amis du sport aéronautique et de la locomotion de demain : M. Albert Santos-Dumont est nommé, à titre étranger, puisqu'il est Brésilien, chevalier de la Légion d'honneur.

M. Santos-Dumont
Chevalier de la Légion d'honneur.

Voici une croix bien méritée et la *Vie au Grand Air* est particulièrement heureuse d'adresser ses félicitations au vaillant et distingué aéronaute qui a si souvent risqué sa vie au profit de la locomotion aérienne.

LA PREMIÈRE SORTIE OFFICIELLE DES AUDAX

En dépit du temps affreux de la journée de dimanche dernier, les Audax, sous la conduite de notre confrère Stourm, ont accompli leur première sortie officielle. Partis samedi, à 3 heures du matin, de la Porte-Maillot, les Audax, au nombre de 37, sont allés déjeuner à Vernon (point terminus de la sortie, 100 kilomètres), puis ont regagné Paris, sans le moindre incident de route. A l'appel à l'arrivée, 27 Audax sur 37 partants. Un beau succès, comme on le voit.

La première sortie officielle des Audax

LE CHAMPIONNAT DE JOUTES A LA LANCE

Après vingt-cinq soirées consécutives, c'est-à-dire vingt-cinq succès, le Championnat du monde de Joutes à la Lance, organisé par notre confrère l'*Auto*, a pris fin la semaine dernière. Bonnelli est sorti vainqueur de la poule finale, s'adjugeant ainsi le titre de Champion du monde de Joutes à la Lance. Derrière lui, se sont classés dans l'ordre : 2. Maras, 3. Philippe Fort, 4. Lazert, 5. Schall, 6. Bonhomme, 7. Fourrier, 8. Mézières (abandonné).

Bonnelli
Champion du monde de Joutes à la Lance.

Les jouteurs ont cassé, au cours du Championnat, 98 lances. C'est assez coquet!

BLOC-NOTES

PHOTOGRAPHIE

De quelques insuccès et de leurs causes

Un voile général sur l'image d'un négatif, c'est-à-dire sur toute la surface de la plaque sauf cependant les bords protégés par la feuillure du châssis, provient d'une entrée de lumière extérieure dans l'appareil — rondelle d'objectif mal ajustée ; trou dans le soufflet; objectif 13/18 sur chambre 9/12, par exemple ; excès de pose; sujet photographié à contre-jour. — Si les marges du cliché sont voilées également, c'est que le verre rouge de la lanterne est défectueux ou que le révélateur est altéré ou encore que l'émulsion sensible est mauvaise.

Quand un négatif est gris, qu'il porte une image sans vigueur, on peut en attribuer la cause à un excès de pose ou à un bain réducteur trop chargé en alcali.

Si, au contraire, l'image présente des oppositions violentes et peu de détails dans les parties claires, c'est que la pose a été trop rapide, ou que le sujet était mal eclairé ou que le révélateur est trop chargé en bromure ou qu'il ne contient pas assez d'alcali.

Des taches transparentes et dont les bords sont nets proviennent de bulles d'air emprisonnées entre le révélateur et la surface sensible pendant le développement,

Les trous d'épingles très transparents et très apparents quand on examine le cliché sur fond brillant — lumière solaire, lumière artificielle, — sont la conséquence de poussières dans les châssis, dans l'appareil, dans le laboratoire au moment du chargement des châssis; il est toujours utile de passer un blaireau sur l'émulsion quand la plaque vient d'être mise dans le châssis et quand on va la plonger dans le réducteur.

Les points opaques sont causés par un bain de fixage contenant des impuretés ou par des poussières se déposant sur la gélatine alors que la plaque est mise à sécher. Dans ce cas laver à nouveau le cliché à l'eau pur; le laisser au moins un quart d'heure dans l'eau et passer à la surface de la gélatine un petit tampon d'ouate hydrophile.

Le négatif est teinté en jaune quand le réducteur est épuisé et que son action est très lente ; cette teinte peut avoir pour causes aussi, soit un révélateur pas assez chargé en sulfite, soit un révélateur contenant du sulfite de soude de mauvaise qualité.

Des irrégularités de réduction d'argent insolé se montrent si le réducteur a couvert irrégulièrement la surface de la plaque au cours du developpement ; on remarque également ce défaut lorsque le réducteur est laissé au repos pendant son action.

Les ramifications transparentes, s'il s'agit de pellicules, sont provoquées si l'on déroule les bobines pelliculaires trop brutalement ou trop vivement ; elles ont parfois leur origine dans le procédé de fabrication. Des ramifications d'un autre genre, transparentes comme celles dont il vient d'être question, proviennent de ce que le manipulateur a touché, avec les doigts, la surface sensible avant de mettre la plaque dans le réducteur : celui-ci est sans action sur les corps gras et il suffit d'une trace de graisse, comme en laisse la peau humide mise en contact avec un objet non mouillé, pour annuler complètement les effets du réactif. La décoloration irrégulière des plaques anti-halo à sous-couche teintée et quelquefois même l'impossibilité de décolorer complètement ce genre de plaques a pour cause un fixage incomplet ; il est prudent de n'employer qu'un bain d'hyposulfite fraîchement préparé pour ces anti halo et de ne pas le composer au-dessous de 20gr. d'hyposulfite pour 100c. c. d'eau.

E. Forestier.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment on doit talquer

Nous avons déjà dit ici quelle importance il y avait à talquer convenablement l'intérieur des pneumatiques.

Le talc, rappelons-le, est un lubrifiant dont la fonction consiste à faciliter le frottement ou glissement des corps en contact, en l'espèce de la chambre à air contre l'enveloppe.

S'agissant de caoutchouc, ce frottement devient considérable. D'autre part, le roulement développe à l'intérieur des pneus une chaleur intense. Il n'y a donc pas de chambre à air qui résisterait à ces causes de destruction, si l'on n'utilisait pas le talc pour les combattre. Il y a des cyclistes et même des chauffeurs, qui ne démonteraient jamais leurs pneus, si une crevaison ne les y obligeait pas. Aussi, lorsque le cas se présente, ont-ils la désagréable surprise de constater que leur chambre à air est complètement collée aux parois de l'enveloppe et de la jante et qu'elle ne peut en sortir qu'en lambeaux. D'autre part le talc a le gros avantage, en favorisant le glissement, de faciliter le montage du pneumatique et d'éviter pour une large mesure les pinçons dont pourrait souffrir la chambre à air.

Donc il faut talquer, soit pour éviter les inconvénients signalés, soit pour rendre plus commode le montage.

Et pour réagir contre la tendance excessivement fâcheuse de beaucoup de cyclistes et chauffeurs, qui consiste à négliger cette indispensable opération, nous avons dit et écrit qu'il fallait absolument talquer, et talquer abondamment.

Nous avons été entendus... nous dirons presque, hélas! trop bien entendus, car insensiblement les chauffeurs ont passé d'un excès à l'autre et se sont dit que puisqu'il présentait des avantages aussi marqués, lorsqu'on mettait du talc on n'en saurait trop mettre.

Aussi notre service des réparations nous signale-t-il fréquemment depuis quelque temps les inconvénients qui résultent de cet état d'esprit.

Le talc, vous le savez, est une poudre impalpable qui possède à un haut degré la propriété de pénétrer, de s'insinuer à travers les pores des corps qui s'opposent à son passage. C'est ce qui se produit pour le protecteur des enveloppes, protecteur en toile de coton très souple, et à mailles un peu larges. Quand vous mettez un excès de talc, surtout si vous n'avez pas soin de le bien répartir, il se produit ce fait qu'en certains endroits le talc s'accumule. Par le fait du gonflage et du roulement, ces amas de talc se tassent, et la legère poudre s'infiltre à travers le protecteur et le décolle.

Ce décollage présente cette particularité curieuse qu'il ne se produit jamais dans la zone du roulement, mais seulement sur deux lignes situées à droite et à gauche de cette zone, de chaque côté de l'enveloppe, c'est-à-dire dans la région dangereuse par excellence, puisque c'est celle-là où s'effectue la flexion produite par le roulement. Et c'est précisément à ce caractère distinctif qu'il faut attribuer la particularité que nous signalons : pendant la marche, toutes les parties de cette région flechissent et se relèvent successivement, suivant qu'elles correspondent ou non à la portion du roulement en contact avec le sol. Il se forme donc un véritable mouvement de soufflet, une sorte d'aspiration du talc à ces endroits.

Le talc ainsi aspiré commence donc par décoller le protecteur; mais ce qui est plus dangereux, c'est que peu à peu le tassement devient si énergique que l'amas du talc en vient à produire une sorte de croûte résistante qui forme un véritable corps dur, lequel provoque d'abord une coupure du protecteur. Les bords de cette coupure durcis et maintenus par une partie ferme, cisaillent alors la chambre à air et, chose infiniment plus grave, les effets combinés de l'un et de l'autre ne tardent pas ensuite à provoquer la coupure rapide des toiles essentielles de l'enveloppe.

Et remarquez bien qu'alors même que vous auriez parfaitement réparti votre talc à l'intérieur de l'enveloppe — et nous insistons sur ce mot parfaitement — s'il y a excès dans la dose, le résultat sera le même. En effet, par suite des mouvements souvent violents que vous imprimez à l'enveloppe pendant le montage, vous provoquez une chute de l'excès de talc qui va s'accumuler aux endroits où il trouvera une résistance à son passage, et dans tous les cas dans la partie la plus basse de l'enveloppe, pour y former des amas dont nous venons de voir le danger.

Comment donc doit-on talquer et quelle est la juste mesure?

Pour le montage à faire à la remise, il existe un procédé aussi simple que pratique. Il consiste à avoir dans une caisse de faible dimension une certaine quantité de talc.

C'est un produit assez bon marché pour qu'on en ait ainsi un ou deux kilogrammes réservés à cet usage. Avant de mettre votre chambre à air en place, vous la roulez dans le talc de façon à ce que toutes ses parties y passent successivement.

Puis vous la secouez à l'air pour faire tomber l'excédent de talc qui aurait pu y rester attaché. De la sorte il n'y a aucune crainte à avoir d'en mettre trop.

Malheureusement, c'est là un procédé qu'il est peu commode d'utiliser sur route. Aussi, dans ce cas, il vaut mieux avoir recours à l'ancienne méthode, mais en observant que la dose à employer doit être de 100 gr. pour un pneu de 85 ou de 90 m/m et de 200 gr. pour un pneu de 105 et de 120 m/m.

Bien entendu, il faut apporter le plus grand soin à obtenir une bonne répartition et à éviter les amas toujours possibles.

Il faut vider la dose dans le fond de l'enveloppe, puis faire tourner lentement la roue. Quand le talc paraît s'être bien répandu, continuer à faire tourner la roue en frappant légèrement l'enveloppe sur le roulement et les côtés avec un levier de démontage, par exemple, de cette façon le talc s'élève en nuage et s'attache à tous les points de l'enveloppe.

Ainsi, les endroits qui auraient pu se charger davantage perdront leur excédent. Par mesure de précaution, regarder à l'intérieur de l'enveloppe pour vous assurer qu'il n'y a sur aucun point une accumulation suspecte de poussière blanche.

En observant ces prescriptions, nous sommes certains que vous vous éviterez les mécomptes souvent graves que nous avons tenu à vous signaler.

Puisque nous sommes sur la question de talc, profitons-en pour réagir contre une très fâcheuse habitude de certains chauffeurs. Il arrive que par suite d'un éclatement, par exemple, ou pour toute autre cause, vous désirez débarrasser l'intérieur, ou partie de l'intérieur de votre enveloppe, du talc qui s'y trouve.

Pour cela, beaucoup ne trouvent rien de mieux que